ЭНЦО ФЕРРАРИ

ПОБЕДИВШИЙ СКОРОСТЬ

РИЧАРД ВИЛЬЯМС

РИЧАРД ВИЛЬЯМС

Жизнь

ЭНЦО ФЕРРАРИ

Москва «ЯУЗА»

«ЭКСМО» 2003

РИЧАРД ВИЛЬЯМС
«ЭНЦО ФЕРРАРИ»

Посвящается Джейн

Гоночная трасса оправдывает те человеческие наклонности и поведенческие модели, которые люди в других обстоятельствах осудили бы как антиобщественные.

Анна Каван. «Мир героев»

—Это что же такое?
—Это Ferrari.
—А она ездит?
—Ездит?! Да она в прошлом году выиграла Большой приз. Я купил ее у вдовы Симонелли. Заплатил сотню фунтов.
—И что же ты собираешься с ней делать?
—Гонять на ней, конечно...

Беседа между Мойрой (Эва Гарднер) и Джулианом (Фред Астер) из фильма «На берегу» (реж. Стенли Крамер, 1958)

Великий энтузиаст

Когда его жизнь подходила **к** концу, он больше всего боялся потерять память. Он постоянно об этом говорил и никогда не забывал принимать многочисленные патентованные препараты, руководства к которым обещали приостановить деградацию мозга. Ничего удивительного: его мозг хранил драгоценные для него воспоминания прошедших девяти десятилетий, к которым он в конце жизни прибегал как к последнему прибежищу и отраде. Он вспоминал, как они с братом Альфредо в детские годы стреляли в цель из лука на задворках отцовской мастерской. И о том, как во время Первой мировой войны он лежал на койке в военном госпитале в палате Для умирающих. Он вспоминал склонившегося над чертежной доской своего уже отошедшего в лучший мир сына. А еще он помнил, как одним холодным утром в

Эмилии взревел, пробуждаясь к жизни, двигатель первой машины, несшей его имя. Он помнил о том, как обедал с одним из гонщиков в отдельном зале ресторана, наблюдая за лицом и руками своего собеседника в тот момент, когда они с ним обсуждали размеры гонорара. Он помнил и о пуделе по кличке Самбо, и о немецкой овчарке по кличке Бокс — собаках, которые всегда сопровождали его в поездках и которых он возил в багажнике своего автомобиля. Его угасающая память все еще хранила воспоминания о вечеринках в ресторанах, где были карты, вино и девочки. Он помнил также о воскресных днях, которые проводил на старой ферме рядом со своей испытательной трассой, и о том, как он смотрел гонки по телевизору, после которых, вздрагивая от нетерпения, ждал телефонного звонка с места событий. Конечно же, он вспоминал и о людях, которые в течение многих лет были с ним рядом, — но не о знаменитых гонщиках, водивших его машины и иногда погибавших во время гонок, а о других людях, попроще. Например, о человеке по фамилии Бацци — своем ближайшем помощнике, который работал с ним на протяжении 50 лет, и о Пеппино, который знал о его жизни, возможно, больше, чем кто бы то ни было.

В пожилые и преклонные годы его образ жизни почти не менялся. В будни он поднимался в восемь часов утра. Его спальня находилась на первом этаже сложенного из потемневшего от времени кирпича большого четырехэтажного дома, стоявшего напротив фонтана «Трех граций» на Ларго Гарибальди. Через полчаса он выходил из дома, шел мимо здания оперы, входил через древние ворота в старый город и через пять минут уже сидел на своем привычном месте — первом слева кресле — в парикмахерской Антонио Д'Элиа. В своем салоне на Корсо Каналгранде Антонио регулярно подстри

гал Инженьере — начиная примерно с 1950 года. Антонио был братом жены Гоцци — одного из его самых способных и преданных «консильери» — советников, который работал с ним дольше, чем кто-либо. После смерти Гоцци это место занял его сын Массимо, который заходил в парикмахерскую, чтобы развлечь Инженьере беседой. По понедельникам они разговаривали об успехах местного футбольного клуба, и Феррари подтрунивал над своим сотрудником, когда его любимый клуб «Интернационале» проигрывал. Закончив бритье, Антонио снимал стягивавшую шею Инженьере салфетку. В эту минуту в дверях парикмахерской появлялся Дино, занявший со временем место Пеппино. Он должен был отвезти патрона в пригород, на кладбище Сан-Катальдо, где находилась окруженная кованой металлической решеткой семейная мраморная усыпальница Феррари, построенная в 1956 году. Там, открыв личным ключом узорчатую железную дверцу, Инженьере проводил несколько минут, стоя в задумчивости над надгробиями своих родителей, жены Лауры и своего старшего сына. Пока Пеппино был жив, Феррари всегда водил машину сам. Но теперь он состарился, а потому за рулем его автомобиля сидел верный Дино, который прямо с кладбища отвозил Инженьере в его старый офис в Модене — дом номер 11 по улице Тренто-э-Трие-сте. Именно там, в этом офисе, все и начиналось. В старом офисе Инженьере проводил час или два. Он поднимался в комнаты на втором этаже над мастерской, где прожил с женой и сыном сорок лет, просматривал почту и принимал редких просителей — одного или двух, не больше. А еще он читал там газеты. Газет было множество. Он читал 11 Resto del Carlino, 11 Tempo, La Nazione, La Repubblica, II Giornale, La Stampa, II Corriere della Sera и La Gazzetta di Modena. Кроме того, он читал La Gazzetta

dello Sport, и Il Corriere dello Sport, и Tuttosport. А еще Инженьере ежедневно просматривал L'Equipe и аналогичное бельгийское издание Les Sports. Иногда Гоцци приносил для него казавшиеся ему занимательными статьи из других газет, в частности из L'Osservatore Romana, которая считалась рупором Ватикана. Время от времени этот печатный орган яростно нападал на автомобильные гонки, внушая верующим мысль об их греховности. Много лет назад, когда еще была жива мать Инженьере, она, не обращая внимания на поносившие автогонки статьи, старательно собирала все периодические издания и книги, превозносившие успехи ее сына.

Часов примерно в одиннадцать Инженьере вызывал Дино, чтобы тот отвез его в Маранелло. Как это ни удивительно, Инженьере редко ездил на Ferrari; он выбирал для своих поездок куда более скромные и дешевые автомобили. В молодые годы он ездил на маленькой Lancia-Ardea или на Fiat 1100. Какое-то время он даже ездил на крошечном Mini-Cooper. Как-то раз он проехался на Renault, которая привлекла его внимание наличием устройства, металлическим голосом напоминавшего водителю о том, что у него заканчивается масло, или о том, что ему необходимо закрыть дверь и пристег-нуться к сиденью ремнем безопасности. Он даже хотел купить эту машину, но фирма Renault стремилась преподнести ее ему в подарок — конечно же, из соображений собственного престижа. Подумать только: синьор Феррари ездит на Renault! Неплохая реклама, ничего не скажешь. Феррари, однако, от подарка отказался. Он сказал: «Я хочу купить эту машину, а не получить ее в подарок» — и тут же добавил: «Впрочем, я согласен на скидку. Процентов здак в пятьдесят. Тогда я ее точно куплю». Такого рода сделку он и сам однажды предложил Джону Сертису, который приехал в Маранелло на обо

жаемой им BMW. Тогда Феррари сказал: «Beh, macchina ledesco. — Не то. Вы должны ездить на Ferrari». Разговор завершился тем, что Инженьере предложил Серти-су за Ferrari 330 GT скидку в 15 процентов. Он, однако, лично проследил за тем, чтобы оставшиеся деньги были выплачены из гонорара гонщика полностью.

Оказавшись на фабрике в Маранелло, Инженьере первым делом здоровался с рабочими. Это были все больше люди местные — из Сассуоло, Фьорано, Виньо-лы, Кастельнуово, Формиджини — соседних городков и местечек, расположенных у подножия Апеннин. Они работали здесь всюду — и в литейном цеху, и в моторном отделении, и в лакокрасочных мастерских, и даже в святая святых фирмы — в Gestione sportiva, — то есть в отделении, где собирали гоночные автомобили. Пройдя через ворота на территорию фабрики и поприветствовав своих сотрудников, Инженьере направлялся к себе в офис — первое слева от ворот приземистое здание, выкрашенное охрой. Там он здоровался со своими секретарями и, усевшись за стол, просматривал бумаги, подписывал деловые документы и письма и — всегда фиолетовыми чернилами — сам писал и составлял необ-ходимые деловые письма и документы. Инженьере занимался бумагами до часа дня, максимум, до четверти второго. После этого он выходил из ворот фабрики и переходил через Виа Джардини. В прежние времена он обедал в отдельном кабинете ресторанчика «Кавалли-но», у владельца которого была ферма, откуда поступали все необходимые продукты. Но в начале семидесятых, когда была построена испытательная трасса во Фьорано, он стал ходить на другую старую ферму — рядом с трассой, — где ему были отведены отдельные апартаменты с кухней и поваром, который готовил только д\я него и его ближайших приятелей. Он бывал

там с Гоцци или со своим сыном Пьеро, а иногда с кем-нибудь из гонщиков компании, у которого в это время наступал перерыв в испытательных заездах. Иногда с Инженьере обедали и старые, признанные клиенты фирмы — к примеру, принц Бернгард Нидерландский, который находился в дружеских отношениях с синьором Феррари примерно с середины пятидесятых годов. Принц сам приезжал на фабрику, желая лично посидеть за рулем облюбованной им новейшей модели фирмы; в таких случаях он всегда ходил с Инженьере в старый ресторанчик при ферме, чтобы отведать «salsicce cotto» или «tortellini alia раппа».

После обеда Инженьере отдыхал в своей комнате при ферме до четырех часов, а затем возвращался в офис в Маранелло, где усаживался в кресло и включал телевизор. Обычно он смотрел телевизор до восьми часов вечера, после чего ехал домой.

Дома его встречала Лина — его любовница, которая родила ему Пьеро. О второй, неофициальной семье Инженьере знали почти все его друзья и близкие — за исключением, быть может, его матери и законной супруги. Пьеро, который после смерти старшего сына Инженьере, последовавшей в 1956 году, остался его единственным ребенком, воспитывался тем не менее под фамилией своей матери. Феррари не хотел афишировать того факта, что он является отцом внебрачного сына. Только когда в 1976 году умерла его жена Лаура, он предпринял необходимые шаги для того, чтобы Пьеро смог наконец официально носить его знаменитую фамилию. Забавно, но в этой области Италии фамилия Феррари была одной из самых распространенных. Как бы то ни было, Пьеро Ларди превратился в конце концов в Пьеро Феррари. Надо признать, что перемена фамилии совершенно не отразилась на мягком и поклади

стом характере молодого человека, унаследованном им целиком и полностью от матери. Чего у Пьеро не было — так это упрямства и сумасбродства, свойственного его отцу. О старом Феррари говорили так: «Если ему скажешь, что здесь надо ехать налево, он обязательно повернет направо».

По уик-эндам, когда люди в Италии отдыхали после трудовой недели, Инженьере старался придерживаться рабочего распорядка дня. И в субботу, и в воскресенье он по-прежнему ходил в парикмахерскую, потом заезжал на кладбище, а после этого ехал в Маранелло. Как обычно, его всюду возил Дино, у которого, как и у его босса, воскресных дней тоже практически не было. Многие люди еще помнят о том, что у предшественника Дино — Пеппино был только один свободный день в году— в воскресенье Пасхи, когда семья в ультимативной форме требовала его присутствия дома. Но Инженьере работал даже на Пасху. В этот день, к примеру, он проводил оперативное совещание с участием своих ближайших помощников. Как-то раз во время такого «пасхального» совещания у Феррари неожиданно случился приступ астмы, ему понадобилось лекарство, и он затребовал к себе Пеппино. На это ему сказали, что, если он помнит, Пеппино в день Пасхи не работает. «Когда он нужен, — в сердцах вскричал Феррари, — его никогда нет рядом!»

По субботам Феррари обычно приглашал на обед самых близких друзей. В частности, сына каменщика Серджио Скальетти, который выучился на инженера и чьи мастерские в Модене по производству алюминиевых деталей и штамповок из года в год поставляли корпуса для новых поколений спортивных и гоночных машин марки Ferrari. За столом часто присутствовал Карло Бенци, бухгалтер Инженьере, который начал с ним

работать сразу после войны и знал все тайны его счетов в Швейцарском банке. Карло был одним из немногих людей, сумевших приспособиться к Инженьере, обладавшему феноменальной памятью, желанием все держать под личным контролем и едва ли не патологическим стремлением к абсолютной ясности и точности в ведении дел. Эти субботние обеды делили с Инженьере его телохранитель Вальдемаро Валентини, полицейский в прошлом, а также Гоцци и Дино. Все зги люди образовывали особый круг, известный под названием «amici del sabato» — иначе говоря, «субботние друзья». Однако, хотя Инженьере обращался к этим людям на «ты», они, разговаривая с ним, всегда придерживались более официального и уважительного «вы». В течение многих лет эти субботние обеды происходили в небольших ресторанчиках или тратториях, расположенных в городках и деревушках по соседству. Позже Феррари стал возить своих друзей во Фьорано, где его любимая повариха Пина угощала гостей разнообразнейшими вариациями ризотто. Феррари сидел за столом с «субботними друзьями» до четырех или пяти часов вечера, после чего обычно отправлялся домой. Когда была жива его жена, Инженьере после субботнего обеда иногда навещал свою любовницу Лину. Она жила на ферме неподалеку от города, где воспитывала его сына. В прежние годы вместо того, чтобы идти домой, Инженьере но субботам захаживал еще и в отель «Реал». Там он встречался с приятелями и знакомился с девушками. Это было удобно, поскольку «Реал» находился за углом и из окна ею квартиры вход в отель видно не было. Теперь на том месте, где стоял отель, выстроен банк. Кстати сказать, в отеле «Реал», где Инженьере позволял себе развлекаться, в свое время тоже находилось отделение банка, клиентом которого он был на протяжении многих лет.

Впрочем, что толку обо всем этом вспоминать? К тому времени, когда умерла жена Феррари, вечеринки с вином и девочками давно уже отошли в прошлое. В преклонные годы он, возвращаясь после субботнего обеда домой, чаще всего читал книги. Может сложиться мнение, что такой человек, как **Инженьере,** читал Макиавелли или Данте, но это заблуждение. (При жизни его часто называли макиавеллистом, хотя главное произведение Макиавелли «Государь» он так и не прочитал. Это, однако, не мешало ему время от времени цитировать изречения итальянских классиков, почерпнутые из различных сборников, и быть макиавеллистом, так сказать, по самой своей природе.) Инженьере любил Стейнбека и Стендаля, а также забавные рассказы Джованни Гуарески, повествовавшие о жизни в маленьком провинциальном городке в долине По. Кроме того, ему нравились биографии великих военных деятелей прошлого — Наполеона, Горация, Нельсона и Александра Македонского. В воскресенье Инженьере иногда проводил несколько часов в компании со своей внучкой Антонеллой — дочерью Пьеро. Но если в воскресный день должны были состояться гонки Гран При, Инженьере ехал в свои апартаменты на ферме возле испытательной трассы и усаживался перед телевизором. При этом он никогда не забывал вставить в видеомагнитофон кассету. Когда на следующей неделе к нему приезжали гонщики, он показывал им записанные на видеопленку фрагменты гонок с совершенными ими на трассе ошибками, которые иной раз стоили «конюшне» Феррари победного кубка.

Гоцци говаривал, что Инженьере мог и солгать — но только в том случае, если дело, на его взгляд, того стоило. У себя на заводе он мог распахнуть дверцу существующего в единственном экземпляре спортивного авто

мобиля и не моргнув глазом сказать какой-нибудь богатой клиентке примерно следующее: «Мадам, если эта машина вам понравится, то мы запустим ее в серию, а если нет — мы, конечно же, от ее производства откажемся».

Через десять лет после смерти Энцо Феррари Гоцци, сидя в офисе компании над многоэтажным гаражом, принадлежавшим «Скудерии Феррари», как-то раз пустился в рассуждения об умении Инженьере общаться с людьми. А людей Инженьере знал множество — и из самых разных слоев общества. К нему приезжали кинозвезды, известные дирижеры, японские бизнесмены, гонщики, а также вдовы тех гонщиков, которые нашли свой конец на трассе. Вряд ли все эти люди так уж сильно интересовали Инженьере (за исключением, быть может, одной-двух симпатичных вдовушек). Тем не менее он, разговаривая с ними, всегда умел найти нужные слова, оставлявшие у его посетителей впечатление, что Феррари был с ними особенно любезен и уж они-то теперь наверняка сумеют подобрать к нему ключик.

В юности Энцо Феррари, стоя перед зеркалом, не раз задавал себе сакраментальный вопрос: «Кто ты, парень? Зачем пришел в этот мир?» Хотя с годами ответ на этот вопрос, казалось бы, был получен, Энцо в силу своего беспокойного характера почивать на лаврах не захотел, активности не утратил и до конца жизни оставался человеком действия. Даже в очень преклонном возрасте он старался сохранить полный контроль над своим предприятием и стремился к тому, чтобы люди, с которыми он имел дело, чувствовали его безусловные авторитет и главенство. По этой причине он, прежде чем принять просителя, основательно выдерживал его в приемной. Кроме того, он завел у себя на фабрике институт доносчиков. Сотрудники Инженьере жили в веч

ном страхе совершить что-нибудь такое, что может не понравиться их шефу. Им было чего опасаться — Инженьере не прощал даже малейших недочетов в работе. Феррари не жалел усилий, поддерживая то, что он называл «атмосферой творческого напряжения», хотя следует признать, что напряжения было с избытком, и оно временами сказывалось на деятельности его сотрудников не лучшим образом. Хотя многие это замечали, созданная Инженьере система до такой степени прижилась на предприятии, что пересмотру не подвергалась. "Divide et imperare» — «Разделяй и властвуй» — таково было жизненное кредо Энцо Феррари. Он был человеком жестким и капризным, с цинизмом относился к человеческой натуре и считал, что людей надо держать в строгости. Кроме того, он был чрезвычайно подозрительным, и, если у него вдруг появлялось ощущение, что кто-то пытается его надуть или использовать, он мог устроить такому человеку шумный скандал даже в разгаре ресторанного застолья. Разговаривать с ним по телефону из-за его подозрительности было сплошное мучение. При этом Инженьере не был только мучителем своих приближенных. Он мог быть щедрым и добрым, подчас любил пошутить и, что интересно, обладал способностью подмечать собственные просчеты и недостатки и от всей души над ними посмеяться. Иногда, когда сотрудники Феррари менее всего этого ожидали, он мог завести с кем-нибудь из них доверительный разговор и рассказать о том, как он их ценит и уважает. Короче говоря, он был самым настоящим «падроне» — строгим, но любящим хозяином-отцом, который давал своим подданным кусок хлеба и наделял их существование великим смыслом. Как сказал Гоцци, Энцо Феррари был не человек, а вселенная. И когда чужаки — будь то даже президент республики или сам папа римский —

пытались проникнуть в ее пределы, Инженьере, позволяя им это сделать, как бы до них снисходил.

Похоже, Инженьере и впрямь испытывал нечто созвучное словам Гоцци, поскольку довольно рано очертил границы своей планеты и редко их переступал. Прежде всего, этот известнейший в мире гонок человек почти не ездил на гонки. Кроме того, он не ездил на деловые встречи. Кстати сказать, это только способствовало упрочению его власти и харизмы. Человеку, какой бы важной персоной он ни был, приходилось ехать к Инженьере самому, как и всем прочим «clienti» — клиентам. Прежде чем впустить клиента к себе в кабинет, Феррари довольно долго мариновал его в прихожей. Наконец тяжелая дверь открывалась, и клиент входил в затемненный кабинет, где горела только одна лампочка — над портретом умершего сына Инженьере. Когда у клиента привыкали глаза к полумраку, он замечал сидевшего за массивным письменным столом старика с крючковатым носом и седыми волосами. Хотя в кабинете было темно, Инженьере всегда носил темные очки, словно опасаясь, что кто-то из посторонних может попытаться проникнуть в его мысли или воспоминания. Рассылая представителей своей фирмы по всему свету, Инженьере предпочитал находиться в пределах созданного его усилиями мира, который он так хорошо знал. По мнению некоторых, это происходило по той причине, что Инженьере видел слишком много аварий, заканчивавшихся смертью гонщиков, ездивших на его машинах. Другие считали, что он терпеть не мог смотреть, как его драгоценные болиды разбиваются во время гонок. Были и такие, кто утверждал, что страсть Инженьере к гонкам умерла в 1956 году, когда скончался его сын Дино. На самом деле он перестал ездить на гонки за двадцать лет до того, как это случилось. Он боялся летать на само-

летах, кабинки лифтов вызывали у него чувство клаустрофобии, а так называемый «большой мир» давно уже его не интересовал. Неожиданно для себя он выяснил, что в том случае, если он остается дома и о новостях ему рассказывают другие люди, то это делает его жизнь куда более счастливой и наполненной. К тому же он осознал, что больше не должен отвечать за все происходящее на фирме. Теперь это бремя он мог переложить на других. Самому же ему с годами все больше нравилось играть в придуманные им заговоры, натравливая друг на друга своих сотрудников, с тем чтобы выяснить, кто из них с честью выпутается из затруднительного положения. Победитель в такого рода играх мог рассчитывать на его особое благоволение.

Он был гордый человек по натуре и гордился своими достижениями. При этом тщеславие было ему чуждо. К примеру, многие итальянцы млеют от громких титулов, пышных званий или знатных фамилий; для Инженьере, однако, все это ничего не значило — ну, почти ничего. В промежутке между двумя войнами он был награжден титулом «Cavaliere», а потом званием «Commendatore», что, грубо говоря, было аналогом рыцарского титула в Англии и звания кавалера ордена Почетного легиона во Франции. Так вот, Инженьере никогда себя этими титулами и званиями не именовал и запрещал, чтобы его так называли другие. Он не уставал повторять, что «Коммендаторе» — это звание, придуманное фашистами. Он предпочитал, чтобы его называли Инженьере. Этим он словно заявлял о том, что он и его сотрудники — люди серьезные, которые занимаются в этой жизни важным, нужным и общим для всех них делом. Но правду сказать, до тех пор, пока Университет города Болонья не наградил Феррари в возрасте шестидесяти лет своим почетным дипломом, он не имел за

конных прав на это звание. Помимо Инженьере, Феррари также часто называли Il Drake — Дракон . Это, прежде всего, свидетельствовало о том, что Феррари побаивались и уважали. Английские же *любители* гонок с некоторых пор стали называть его Старик и произносили это прозвище со смешанным чувством раздражения и аффектации. Зато у итальянских рабочих, с которыми Инженьере ежедневно общался на фабрике, справляясь у них на моденском диалекте о здоровье их детей и близких, никогда не возникало вопроса, как его называть. Почти с самого начала его карьеры они именовали его Се саро — наш босс.

«Кто я?», «Как мне себя называть?»

Кажется, на закате своих дней Феррари нашел ответ на этот вопрос. Когда его с почтением в голосе называли дизайнером лучших спортивных автомобилей в мире, он отрицательно качал головой и говорил: «Нет, я не дизайнер. Дизайном у меня на фабрике занимаются другие люди. Что же касается меня лично, то я могу назвать себя только Sono un agifatore di uomini — энтузиастом и вдохновителем ».

Глава первая

Человек по является творцом истории; он живет среди нагромождения ее событий и фактов, как в сложном географическом рельефе. Если разобраться. История вообще явление географическое.

Дживанни Гуарески. «Мирок дона Камиллам

Даже когда он поднялся к вершинам успеха и славы и его имя было не менее известно, чем имена самых знаменитых голливудских актеров и вписанных в Готский альманах блестящих аристократов, люди слышали, как

его мать изредка бормотала себе иод нос: «А все-таки мой старшенький был лучше».

Неизвестно, какой эффект такого рода высказывания могли оказать на неокрепшее сознание ее младшего сына — замкнутого по характеру мальчика со странным отстраненным взглядом. Кто сейчас скажет, уж не с детства ли в его душе были посеяны семена цинизма и скрытности? Никто. Но как бы то ни было, его друзья и знакомые не раз отмечали, что единственным человеком, которого Энцо Ансельмо Феррари боялся на этом свете, была его мать. «Энцо! Энцо!» — пронзительным голосом кричала она, призывая к себе сына, и он, даже будучи взрослым уже человеком, стремглав бросался к ней и поспешно рапортовал: «Я здесь, мама!»

Адальгиза Бизбини приехала в Модену из Форли, где жили ее родители, чтобы выйти замуж за Альфредо Феррари. Городок Форли расположен в шестидесяти километрах от Модены — если ехать по Виа Эмилия в сторону Римини. Альфредо Феррари, сын бакалейщика, родился в 1859 году и был старше своей невесты па тринадцать лет. Его родным городом был Карпи, который находится в нескольких километрах к северу от Модены. И жених, и невеста были выходцами из мелкобуржуазных семей с весьма скромным достатком. Альфредо, который сначала работал мастером на металлургическом заводе Рицци, в скором времени основал в Модене собственное дело и стал заниматься ковкой, отливкой и штамповкой различных деталей из металла. Его мастерские и дом под номером 264, где он стал жить с молодой женой, располагались на Виа Камурри рядом с железной дорогой, которая проходила в северной части города. Возможно, именно по этой причине крупнейшим клиентом Альфредо стало Управление национальных железных дорог. Постройки в этой части города в

наши дни сменили номера; по-другому нынче называются и улицы. Тем не менее двухэтажный дом Альфредо, если не считать торчащей на крыше телевизионной антенны, выглядит точно так же, как и в конце XIX века. С улицы дом кажется необитаемым, а длинные приземистые строения мастерских — заброшенными и бесхозными. Но стоит только завернуть за угол, как перед вашим взором возникает действующая железная дорога и вполне еще приличный фасад здания, на котором выцветшей белой краской аккуратно выведена фамилия владельца — FERRARI.

У Альфредо и Адальгизы было два сына. Старший, которого тоже звали Альфредо, родился в 1896 году; через два года у семейства Феррари родился второй сын — Энцо. В свидетельстве о рождении, полученном в городском муниципалитете, записано, что Энцо Феррари родился 20 февраля 1898 года. На самом деле он родился двумя днями раньше, просто в день его появления на свет в городе разразилась ужасная буря с ветром и снегом, так что его отец предпочел не рисковать и поехал в муниципалитет, чтобы зарегистрировать рождение младенца, только после того, как буря утихла.

В конце XIX века население города Модены составляло примерно шестьдесят тысяч человек. Еще в глубокой древности на этих землях обосновалось племя кельтов бойи. В 218 году до нашей эры поселение бойи было захвачено римлянами, которые стали называть это место Мутина. Таким образом, поселение кельтов превратилось в римскую станцию на Виа Эмилия — дороге, которую построил Марк Эмилий Лапидус в 187 году до нашей эры. И станция, и дорога должны были обеспечивать бесперебойное движение людей и грузов между городами Аримйнумом (Римини) и Медиолану-мом (Миланом). Дорога была оживленная, а земли во-

круг станции — плодородные. По этой причине Мутина довольно скоро превратилась в центр всего региона и со временем стала городом, где оседали вышедшие на пенсию легионеры, которых римский сенат за двадцатипятилетнюю беспорочную службу наделял в округе Му-тины земельными наделами. В 72 году до нашей эры у Мутины армия восставших рабов и гладиаторов иод руководством Спартака встретилась с двумя римскими легионами, которыми командовал легат Кассий. Хотя воины Спартака были утомлены длинным переходом от города Мета Понте, находившегося на исконной римской территории, им тем не менее удалось наголову разбить своих врагов и уничтожить легионы римлян чуть ли не до последнего человека. После этой победы армия рабов и гладиаторов двинулась в сторону Альп, но в скором времени и сама была уничтожена превосходящими силами римлян. Тридцатью годами позже все в той же Мутине Марк Антоний настиг и захватил в плен одного из римских аристократов, который принимал участие в заговоре против Юлия Цезаря. В те годы, когда на Римскую империю стали нападать племена «варваров», Му-тина неоднократно переходила из рук в руки. При этом городку удалось пережить «темные годы» римской истории и даже остаться местным региональным центром. Изменилось только название, и Мутина стала называться Моденой. В 1099 году нашей эры архитектор Лан-франко и скульптор Вильгельмо начали возводить в Мо-дене большой кафедральный собор Сан-Джеминьяно. Собор был украшен великолепными фресками и каменными скульптурами и считается в наши дни одним из шедевров архитектуры и памятником начального периода итальянского Возрождения. В XVII веке Модена вошла в Ломбардскую лигу, возглавляемую знатным семейством Эсте, немало сделавшим для процветания Ро

маньи и всех прочих городов и земель этого края, главной артерией которого по-прежнему оставалась старая римская дорога Виа Эмилия. Когда из-за непрерывных войн семейство Эсте было вынуждено покинуть свой великолепный дворец в городе Феррара, оно выбрало местом своего пребывания Модену. Построенный в Мо-дене в 1634 году дворец семейства Эсте Палаццо Дукале со временем превратился в военную академию, где воспитывались сыновья местной аристократии; воспитанники академии неизменно привлекали к себе внимание яркой, красивой униформой, а ее выпускники, став офицерами, считались одними из наиболее образованных и блестящих военных Италии. В 1673 году Мария Беатрис Д'Эсте, которую также называли Марией Мо-денской, уехала из Италии в Англию, где вышла замуж за герцога Йоркского Джеймса, ставшего со временем королем Англии под именем Иакова XI. Модена дала миру таких известных деятелей науки и культуры, как живший в XV111 веке историк Лодовико Антонио Му-ратори, создавший монументальный труд «АппаП d'Italia» — «История Италии». Далеко за пределами Модены распространилась слава местных композиторов Марко Учеллини и Алессандро Страделла, поэта Фуль-вио Тести и одного из первых в мире врачей-гинекологов Габриэле Фалоппиа. В Италии пользовался также известностью моденский фабрикант шляп и ярый националист Чиро Менотти. Он лелеял мечту подняться со своего места на одном из оперных фестивалей в Палаццо Дукале и предложить от имени народа итальянскую корону герцогу Модены. Увы, этим планам так и не суждено было осуществиться. В 1831 году Чиро Ме-ночти был арестован у себя дома на Корсо Каналгранде и по прошествии некоторого времени казнен.

Модена — один из тех городов, о которых англий

ский писатель Джонатан Ките писал гак: «Это настоящая Северная Италия. Здесь много местечек и городков, где так легко дышится. Хотя это и провинция, оторванности, изолированности от остального мира здесь не чувствуется. В этом крае можно жить и работать, наслаждаясь покоем». На самом деле в Модене далеко не всегда «так легко дышится», как утверждал англичанин, и климат тут не самый лучший в Италии. Летом здесь бывает удушающая жара, а зимой — ветры, туманы и снегопады. Кстати сказать, чтобы сделать эту землю плодородной, римлянам приходилось осушать болота. Впрочем, когда на свет появился Энцо Феррари, эта местность уже успела прославиться на всю Италию красным искристым вином «Ламбруско» и разнообразными сортами винного уксуса, который здесь приготовляли на протяжении столетий. Если же обратиться к гастрономическим изыскам, то лучшими яствами, которыми угощали в Модене и о которых знали за ее пределами, были свиные ножки «zampone», а также мучное блюдо вроде пирожков под названием «tortellini in brodo». Кроме того, Модена была знаменита своими многочисленными мастерскими, где ковали, отливали и штамповали из различных металлов всевозможные изделия. Никто, в сущности, точно не знает, почему Модена и близлежащие городки стали центрами металлообрабатывающей промышленности, зато точно известно, что местные умельцы впервые в Италии стали изготавливать такие вещи, как кованые металлические оси, пружинные рессоры для экипажей, а также металлические корпуса для карет и фаэтонов. В не столь отдаленной перспективе это означало переход от эры лошади и экипажа к эре автомобиля. Под началом у Альфредо Феррари таких умельцев было человек тридцать, и именно среди этих людей рос и воспитывался Энцо Феррари.

Позже Энцо писал, что они с братом жили в комнате прямо над мастерской. Поскольку там не было отопления, в этой комнате зимой всегда царил холод. «Утром нас будил стук молотков о наковальни. Мой отец... был в мастерской и дизайнером, и менеджером, и даже секретаршей, ухитряясь совмещать все эти обязанности» . Хотя зарабатывал Альфредо не так много, ему хватило денег, чтобы купить своим сыновьям такую модную новинку, как велосипед. А еще у мальчиков были почтовые голуби, которые жили в голубятне на чердаке одной из мастерских. В скромном четырехкомнатном жилище семейства Феррари имелась парадная лестница из розового мрамора — «единственная роскошь, которую мы могли в то время себе позволить». Энцо, вспоминая о своем отце, говорил, что это был человек, преданный своему делу, который, однако, уделял достаточно времени и культурным аспектам жизни. Особенно он любил музыку. Сам Альфредо-старший играл на виолончели, а в гостиной у него стояло пианино. А еще он обладал весьма въедливым характером, не терпел малейших неточностей в документах и бумагах и вечно снимал с них копии. Эти копии он печатал на маленькой печатной машинке, используя фиолетовую копировальную бумагу, а потом раскладывал по особым конвертам. Эти напечатанные через фиолетовую копирку копии документов произвели неизгладимое впечатление на его младшего сына, который до конца жизни заправлял свою авторучку фиолетовыми чернилами.

Альфредо-младший по прозвищу Дино был вдумчивым и тихим мальчиком, который хорошо учился в школе и всегда делал домашнее задание. Энцо, наоборот, терпеть не мог ходить в школу Он предпочитал кататься на велосипеде или на роликах, а также состязаться с мастеровыми в беге — благо, что подобие стометровой

беговой дорожки нетрудно было разметить на пустыре перед мастерскими. Кроме того, Энцо любил гонять голубей и стрелять из лука в крыс. В детстве он, по его собственному выражению, «мечтал стать оперным певцом или спортивным журналистом». А потом ему захотелось " стать гонщиком. А все потому, что, по его мнению, овладение этими профессиями никак не зависело от академической ус певае м ости в 111 коле.
.

Желание стать автогонщиком появилось у Энцо в 1903 году, когда его отец приобрел автомобиль — один из двадцати семи, которые бегали по тогдашней Модене. Это был одноцилиндровый De Dion Bouton французского производства. Одновременно с покупкой машины семейству Феррари пришлось нанять водителя-механика, в обязанности которого входило поддерживать капризный аппарат в рабочем состоянии. Прошло совсем немного времени, и принадлежавший Альфредо-старшему De Dion Bouton возглавил кортеж, состоявший из автомобилей местных автолюбителей. В одном из этих автомобилей ехали одетые в одинаковые матросские костюмчики братья Феррари, направляясь к храму на свое первое причастие. В этот день крестный отец Энцо — Ансельмо Кьярли — подарил своему крестнику, у которого второе имя тоже было Ансельмо, серебряные часы с цепочкой.

6 сентября 1908 года Альфредо Феррари повез своих сыновей на первые в их жизни автомобильные гонки. Эти соревнования, именовавшиеся «Circuito di Bologna» («Болонское кольцо»), были отмечены участием звезд. В заездах принимали участие два величайших гонщика того времени — голубоглазый Феличе Нацца-ро из Турина, двадцати семи лет, и Винченцо Лянча из Пьемонта, который был моложе туринца на год. Они должны были мчаться на своих огромных мощных Fiat

по улицам Болоньи, выехать в пригород и, проехав несколько километров по Виа Эмилиа, развернуться и вернуться назад. Быстрее всех этот круг прошел Вин-ченцо Лянча, но гонки выиграл Наццаро, который показал на прямых участках этой импровизированной трассы среднюю скорость 74 мили.

На Энцо гонки по улицам города произвели незабываемое впечатление. Fiat фаворитов были выкрашены в красный цвет. За год до того, перед гонками на Большой приз Франции, были установлены новые правила. Отныне каждая страна — участник гонок должна была окрашивать свои машины в национальные цвета: Франция — в синий, Германия — в белый, Британия — в зеленый, а Италия — в красный. Теперь уже трудно выяснить, кто из организаторов гонок Граи При принял такое решение и кто присвоил вышеперечисленным странам эти цвета. Причины этого решения историкам также неизвестны. Впрочем, вполне логичным выглядит предположение, что, поскольку гонки устраивала Франция, именно французы выступили инициаторами этой затеи и присвоили своим авто синий цвет, который всякий француз почитает исконно французским.

Что касается красного цвета, выбранного устроителями гонок для Италии, то тут уместно вспомнить национального героя страны генерала Гарибальди, чьи солдаты в середине XIX века носили красные рубашки. Нет никаких сомнений, что алые машины Наццаро и Лянчи также произвели сильное впечатление на юного Энцо. Феррари, однако, позже писал, что более всего его поразили принятые в городе меры безопасности, что в те времена было новинкой. На тех участках трассы, где повороты были крутыми, а толпа стояла особенно густо, зрителей отделяла от проезжей части полоса

безопасности шириной в сорок ярдов и наполненный водой ров.

Через год Энцо снова попал на гонки — на этот раз в Новицелло, который находится между Моденой и Феррарой. Гонки были организованы только что основанной Автомобильной ассоциацией города Модены. Чтобы посмотреть гонки, Энцо прошагал две мили от своего дома, пересек три поля и железнодорожную линию. Впрочем, дело того стоило: в гонках должны были принимать участие лучшие итальянские гонщики того времени. Прежде чем машины стартовали, помощники долго поливали плохо подготовленную трассу водой из привезенных на грузовиках бочек. Гонки выиграл гонщик по имени Да Дзара, который показал среднюю скорость 87 миль. «Мне эти гонки понравились до чрезвычайности», — отмечал позже Феррари.

Можно не сомневаться, что гонки нравились Энцо куда больше учебы. Однажды, когда ему было пятнадцать лет, они с приятелем по имени Пеппино душным августовским вечером прогуливались по городу. Пеппино на ходу отмахивался от комаров скрученным в трубочку автомобильным журналом. Неожиданно он спросил, чем Энцо собирается заниматься, когда вырастет. Остановившись под газовым уличным фонарем, дававшим неяркий рассеянный свет, юный Феррари указал на портрет изображенного на обложке журнала Ральфа Де Пальмы, выигравшего гонки «Индианаполис-500», и сказал: «Я буду гонщиком. Обязательно». — «Хорошее дело, — ответил Пеппино. — Если, конечно, тебе удастся добиться на этом поприще успеха».

Зимой, стоя у подернутого изморозью окна, Энцо и Альфредо, водя пальцами по стеклу, учились красиво расписываться — на тот случай, если они в будущем станут знаменитостями и люди будут просить у них авто

графы. Альфредо, впрочем, никогда слишком высоко мыслями в небо не воспарял, считал, что полагаться на пустые мечтания особенно нечего, и продолжал упорно учиться. Энцо, напротив, по-прежнему относился куче-бе спустя рукава. Поэтому ничего удивительного нет в том, что, когда он в конце года принес плохой табель, отец задал ему хорошую взбучку. «Я до сих пор помню, какая тяжелая была у него рука, — писал Энцо спустя полвека. — Отколотив меня, отец сказал: «Ты должен стать инженером!» К сожалению, Энцо ничего не написал о реакции Альфредо-старшего, когда он в 1914 году в возрасте семнадцати лет сделался спортивным обозревателем и опубликовал в La Gazzetta dello Sport — одной из наиболее уважаемых итальянских спортивных газет — несколько футбольных репортажей. Один из них расписывал мрачными красками поражение (7:1), которое нанес его родной моденской футбольной команде клуб «Интернационале», отпочковавшийся к тому времени от знаменитого «Милана».

В 1915 году Италия вступила в Первую мировую войну. Дино записался добровольцем в итальянский Красный Крест, прихватив с собой на службу одну из машин семейства Феррари — красный четырехцилиндровый «Дьягто Торпедо», который он переделал иод санитарный автомобиль, возивший раненых из района боев в горах в военные госпитали, расположенные в долине По. Через несколько недель, однако, он, бросив Красный Крест, поступил на службу в Итальянские королевские военно-воздушные силы в команду наземного обслуживания «Squadriglia» (эскадрильи) 912. Наиболее известным асом этой знаменитой эскадрильи был великий пилот Франческо Баракка, который сбил на своем Spad VII — истребителе французского производства — тридцать четыре вражеских самолета. В 1918 году он по

гиб в одном из воздушных боев, и эта смерть оставила свой след в истории семейства Феррари.

Энцо все еще жил с родителями, когда в начале 1916 года Альфредо-старший заболел бронхитом. Бронхит быстро перешел в крупозное воспаление легких, от которого Альфредо-старший в течение нескольких дней и скончался. Хуже того, в конце этого же злополучного года старший сын семейства, заразившись на фронте какой-то неизвестной тогда врачам болезнью, умер на койке санатория «Сортенна ди Сондрио». «Совершенно неожиданно, — писал Феррари, — мы с матерью стали страшно одинокими людьми. Она, конечно, хотела, чтобы я остался с ней дома, но жизнь самым безжалостным образом заставляла меня все больше от нее отдаляться».

Ничего удивительного: скончался не только отец семейства, но и его старший сын и наследник. Все заботы семьи легли на плечи младшего сына, который хотел стать оперным певцом, но не имел голоса, хотел работать спортивным журналистом, но по причине войны был почти лишен такой возможности, мечтал стать гонщиком, но из-за отсутствия средств не мог даже близко подступиться к этой профессии. Это не говоря уже о том, что после смерти Альфредо-старшего металлические мастерские Феррари сразу же были закрыты. Поскольку у Энцо не было выбора, он, в ожидании, когда его призовут в армию, поступил на работу в пожарное депо города Модены в качестве инструктора по токарному делу: чтобы Энцо зря не просиживал штаны в мастерской, отец в свое время обучил его профессии токаря. В 1917 году Энцо получил повестку и был приписан к третьему полку горной артиллерии, чей штаб находился в Вал-Сериане на севере от Бергамо. Один из офицеров полка — лейтенант из Пьемонта, прочитав документы

Энцо и смекнув, что новобранец умеет работать с металлами, поручил ему подковывать мулов, которые в Доломитовых Альпах таскали на себе горные пушки.

Похоже, климат в Модене сто лет назад и в самом деле был не слишком хороший, поскольку выросшие там дети крепким здоровьем не отличались. Это к тому, что Энцо, прослужив месяц в горах, довольно быстро сдал, тяжело заболел — как предполагают, плевритом — и был препровожден в военный госпиталь в Брешии. Там ему сделали две операции, благодаря которым ему удалось избегнуть трагической участи, постигшей его отца и брата. Полное выздоровление, однако, все не наступало; Энцо сочли безнадежным и перевели из госпиталя в реабилитационный центр для раненых Барракано, расположенный в Болонье. По большому счету, этот центр представлял собой кучку жалких бараков, где на койках лежали тяжелораненые и умирающие. Энцо лежал на больничной койке, слушая по утрам, как во дворе гробовщики сколачивали очередной гроб. Стук их молотков напоминал ему о детских годах, проведенных в отеческом доме в комнате над мастерской. Сейчас, правда, ему казалось, что с тех пор прошла целая вечность.

Энцо вернулся на фронт, сидя за рулем Fiat. После выздоровления он стал шофером у некоего господина по имени Паккьяни, который служил по интендантскому ведомству. Утром 11 ноября 1918 года, когда Энцо поднялся с мешка с луком, на котором провел ночь, и вышел из склада, неожиданно пришло осознание того, что подписано перемирие. «Я стоял и смотрел, как рабочие на противоположной стороне улицы меняли в фонаре синюю лампочку, применявшуюся во время затемнения, на стандартную довоенную. Так я узнал, что война закончилась», — позже написал Энцо. В войне принимало участие около пяти миллионов итальянцев.

Семьсот тысяч из них пали на поле боя, а двести пятьдесят тысяч остались инвалидами.

Энцо довольно быстро демобилизовали. Он знал, что ему надо возвращаться в Модену. Там был его дом, где его дожидалась мать. Он не знал другого: как жить дальше. «Надо было все начинать сначала, — писал он. — А у меня не было ни денег, ни опыта, ни приличного образования. Короче, у меня не было ничего, кроме страстного желания стать хоть кем-нибудь в этой жизни». Итак, имея желание выбиться в люди и располагая хранившимся в кармане френча письмом от командования со стандартными рекомендациями, необходимыми для приема на работу, Энцо решил ехать в Турин и устроиться на службу на фирму Fiat. Основанная в 1899 году фирма Fiat — или Фабрика итальянских автомобилей в Турине — в 1907 году перешла в собственность одного из трех се основателей по имени Джованни Аньслли. К концу войны Аньолли занимался уже не только производством автомобилей, но подвизался и в других сферах деятельности. Война позволила ему значительно расширить производство и вчетверо увеличить количество своих рабочих и сотрудников. Теперь на Аньелли трудились 18 тысяч человек, и он готовился запустить в производство Fiat 501, который стал первым массовым итальянским автомобилем. Энцо, однако, массовые автомобили Fiat особенно не интересовали. Куда больше его вдохновляли гоночные машины этой марки. Он не забыл, как Наццаро и Лянча мчались по улицам Болоньи в огромных мощных красных автомобилях, и эти воспоминания еще больше подогревали его желание устроиться на эту фирму.

Приехав зимой в Турин, Энцо отправился в офис компании на Корсо Данте, где его провели к инженеру фирмы Диего Сериа. Это был мужчина крепкого сложе

ния с коротко подстриженными рыжеватыми, подернутыми сединой волосами. Он сидел за массивным столом из красного дерева в полутемной комнате, где окна были затянуты зелеными бархатными шторами. Искатель места в нескольких словах объяснил инженеру, почему он хочет связать свою жизнь с автомобилями, после чего получил от него вежливый, но совершенно недвусмысленный отказ. «Fiat, — сказал Сериа, — не настолько велик, чтобы принимать на работу всех уволившихся со службы итальянских солдат».

Феррари вышел из натопленного кабинета на холодную Корсо Данте. Прошагав несколько кварталов по продуваемым пронзительными ветрами улицам, он добрался до парка Валентино, где нашел скамейку с видом на реку По. Смахнув с сиденья снег, он плюхнулся на скамейку и тяжело задумался.

«Я был ужасно одинок, — позже писал он, — а поддержать меня было некому, поскольку у меня не было больше ни отца, ни брата. Эти печальные мысли до такой степени разбередили мне душу, что я не выдержал и разрыдался».

Он разрыдался, но из Турина не уехал. У него было при себе немного денег — крошечное отцовское «наследство», и он, облегчив душу слезами и немного успокоившись, направился из парка в бар «Норд». Бар находился неподалеку от главной железнодорожной станции города Порто Нуово и считался любимым пристанищем летчиков и автомобилистов. В баре Энцо познакомился с автомехаником Ромоло Бонасини, который отвел его в недорогой отель «Болонья». Там Энцо снял крошечную комнату рядом с прачечной. Отдых немного ободрил его, а в скором времени он еще больше

воспрянул духом — механик из Болоньи по имени Джованьони взял его на работу в свой гараж на Виа Ормеа. Надо сказать, что сразу же после войны автомобили в Италии вошли в большую моду и спрос на них превышал предложение. Чтобы удовлетворить спрос и поставить всем желающим легковые машины, Джованьони поступал следующим образом: он покупал легкие грузовики Lancia Zeta, снимал с них кузова, переделывал шасси, после чего передавал шасси в мастерские, занимавшиеся изготовлением и установкой пассажирских кузовов. Феррари проверял работу двигателя, производил обкатку переделанных Джованьони шасси и перегонял их в одну из трех мастерских, принадлежавших итало-аргентинской фирме «Карроцериа» в Милане. Там на шасси устанавливали модные кузова «торпедо», после чего готовая легковая машина отправлялась в первые автосалоны, появившиеся в Италии после войны.

Оказавшись в Милане, Энцо не упускал случая посетить кафе короля Виктора-Эммануила, где собирались всевозможные автодилеры, а также любители авто- и мотогонок. Там он познакомился с Марко Гарелли, ставшим в скором времени известным всей Италии производителем мотоциклов, и с Уго Сивоччи, бывшим велогонщиком, который, увлекшись автоспортом, в 1913 году принял участие в Тарга-Флорио — восьмых гонках вокруг гор Мадоние на Сицилии. После войны Сивоччи получил должность главного водителя-испытателя в новой компании «Costruzioni Meccaniche Nazionali», или сокращенно CMN. До перемирия компания производила четырехколесные артиллерийские тягачи, со временем заменившие в итальянской армии мулов, которых в начале войны подковывал новобранец Энцо Феррари. Теперь же CMN занималась сборкой легковых автомобилей из деталей, поставлявшихся фирмой

«Изотта-Фраскини». Сивоччи весьма благосклонно отнесся к своему новому другу и в самых теплых выражениях отрекомендовал его одному из директоров компании. К Пасхе 1919 года Энцо был принят на работу в CMN в качестве второго водителя-испытателя и перегонщика машин. Энцо снял комнату у вдовы, жившей на улице короля Виктора-Эммануила, и с головой ушел в новое дело. Когда Гарелли представил свой новый мотоцикл на гонках Милан — Неаполь, Феррари и Сивоччи ехали за его гонщиком Джирарди на машине марки CMN, переделанной под бензозаправщик. Когда же Джирарди повредил в Капуе колесо своего мотоцикла, они помогли гонщику его заменить.

Такого рода события, в которых Энцо принимал непосредственное участие, способствовали возрождению его давней мечты стать автогонщиком. В воскресенье 5 октября 1919 года он впервые принял участие в гонках в качестве пилота. Это были заезды на время на пятидесяти километровой трассе, пролегавшей в гористой местности Монто Пьянтониа у подножия Апеннин. Сидя за рулем своего CMN модели 15/20 Tourer с объемом двигателя 2,3 литра — автомобиля, который ему удалось купить благодаря полученной в компании большой скидке, он соревновался с водителями, которые управляли Fiat, Opel, Bianchi, Bugatti, Aquila, Itala и Alfa. В соответствии с правилами, которые установил организатор гонок клуб «Про-Парма», Энцо должен был взять с собой механика. Надо сказать, что механики в те годы постоянно ездили с гонщиками, чтобы при необходимости помочь им справиться с неполадками в моторе или заменить проколотое колесо. Феррари взял с собой Нино Бе-ретту — «молодого человека, который вечно вокруг нас крутился. Он был умен, сметлив, предприимчив и пользовался большим успехом у женщин».

Энцо был в общих чертах знаком с этой дорогой, которую построила пармская герцогиня Мария-Луиза, вторая жена Наполеона; дорога была связующей нитью между ее поместьями, расположенными в областях Эмилия и Линьяно. В день гонок погода была холодной и влажной, над трассой стлался густой туман, так что эти гонки стали для начинающего гонщика настоящим испытанием. Энцо, сидя в своей машине с номером 29 на капоте, наблюдал, как готовятся к старту его соперники, среди которых был такой ас, как Антонио Аскари, управлявший гоночным Fiat производства 1914 года с рабочим объемом двигателя 4,5 литра. Эту машину Ас-кари восстановил и довел до рабочего состояния у себя в гараже в Милане.

Первый автомобиль — Aquila, принадлежавший графу Карлу Альберто Конелли, — сорвался с места в 7.30 утра. Феррари увидел флаг, разрешавший ему старт, только в 10.55. К тому времени Аскари уже установил рекорд трассы, пройдя ее за 38 минут 11,2 секунды и показав среднюю скорость 52 мили. Когда стартовал Феррари, стоявшие вдоль дороги зрители хлопали ему довольно вяло. Ничего удивительного — они уже отбили ладоши, приветствуя своего любимца Аскари. Так, во всяком случае, думал Энцо- приближаясь к крутому подъему, именовавшемуся «ступени Пьянтонии». Там дорога была уже, повороты круче, а зрителей — совсем мало. Впрочем, на этом отрезке пути зрители и их реакция интересовали Энцо куда меньше, чем на старте. Все его внимание было поглощено дорогой, которая, прямо сказать, к гонкам была совершенно не подготовлена и имела множество трещин и выбоин. Это не считая того, что на полотне могли неожиданно оказаться скатившиеся с горы камни или не засыпанные песком потеки масла, оставшиеся после прохода стартовавших раньше

него соперников. Отчаянно выворачивая на крутых поворотах руль, имевший в диаметре не менее двух футов, и прилагая все усилия к тому, чтобы выжать из мотора всю его мощность, Энцо поднялся с двухсот до двух тысяч семисот футов над уровнем моря за 50 минут и 13,2 секунды. Этот результат обеспечил ему двенадцатое место среди машин всех классов и пятое — среди машин с объемом двигателя до 3 литров.

Можно без преувеличения утверждать, что в то время гонщики, участвуя в заездах даже на хорошо знакомой им трассе, всякий раз бросали судьбе вызов. Но были и по-настоящему опасные соревнования. Такими, к примеру, считались знаменитые гонки Тарга-Флорио вокруг гор Мадоние на севере Сицилии. Их организатором и устроителем был страстный поклонник автоспорта граф Винчецо Флорио, учредивший в качестве приза победителю Кубок Флорио. В Сицилии гонщик должен был не только преодолевать повороты, крутые подъемы и спуски, но и уметь вписываться в узкие деревенские улочки, поскольку трасса, петляя среди гор, проходила через селения Керда, Коллесаио и Кампофеличе.

Феррари и Сивоччи решили рискнуть и принять участие в этих соревнованиях. Следует отметить, что в 1919 году вовремя добраться со своими машинами к месту старта гонок Тарга-Флорио уже само по себе представляло известное достижение. Взяв с собой механиков Бе-ретту и Рипамонти, гонщики выехали на двух CMN из Милана в сторону Неаполя, где они планировали погрузить свои автомобили на пароход «Город Сиракузы». Путешествие оказалось куда более сложным, чем они предполагали. «При переезде через Абруццкие горы мы попали в снежный буран, — писал Феррари, — а на одном из перевалов за нами погнались волки. По счастью,

я всегда возил с собой под сиденьем револьвер, и его выстрелы отпугнули зверей».

Они приехали в Неаполь как раз в тот момент, когда пароход «Город Сиракузы» готовился отвалить от причала, но им удалось уговорить портовых грузчиков открыть грузовые люки и погрузить машины на корабль. «А все благодаря взаимопониманию, которое часто возникает между людьми бедными и непривилегированными», — писал об этом случае Феррари и добавлял, что в кармане у него тогда было всего 450 лир. Ночь Энцо и его товарищи провели плохо: мучили качка и непрестанные укусы всевозможных кровососущих насекомых.

В 1919 году на гонки Тарга-Флорио, которые проходили уже десятый раз (и будут проходить еще лет пятьдесят), съехалась весьма представительная компания гонщиков. Несомненными фаворитами среди итальянских участников соревнований были Аскари на Fiat Grand Prix и Джузеппе Кампари, мечтавший о славе оперного певца, который управлял Alfa. Итальянцам противостояли две французские команды — Андрэ Буа-ло и Реми Ровиль на Peugeot и Рене Тома, бывший мотогонщик, на восьми цилиндровом Ballot. Феррари и Бе-ретта, надвинув на уши кепки и подняв воротники пальто, отправились в путь за день до начала гонок, чтобы Попытаться хотя бы поверхностно ознакомиться со 108-километровой, очень непростой трассой «Кольцо Мадонне», которую гонщикам предстояло пройти четыре раза. Феррари и Беретта были где-то посреди пути, когда разразилась снежная буря, заставившая их прекратить рекогносцировку. Но они поняли главное: трасса ужасная. Она, впрочем, такой и оставалась еще много лет — даже когда ее сократили вдвое. Не говоря уже о подъемах, спусках, поворотах и прочих прелестях, ко

торыми изобиловала эта дорога, ее беззастенчиво эксплуатировали местные селяне, поэтому каждую минугу можно было ожидать, что из-за поворота появится велосипедист с вязанкой хвороста за плечами или груженный сеном воз. И еще одно: круги были слишком длинными, гонщик, не зная местности, терял ориентировку и часто не имел представления, в какой точке трассы находится.

В день гонок в низине пошел дождь, в горах выпал снег и вся трасса буквально купалась в грязи. Очки приходилось протирать каждую минуту. Некоторые пилоты, чтобы грязь не попадала в нос или в рот, вместо очков надели противогазы. После первого крута нанесенные на капоты машин номера уже невозможно было разобрать. Феррари стартовал в 8.02 утра, сразу же за Peugeot Андрэ Буало, но не успел он проехать и несколько миль, как у него сорвало бензобак. Феррари и Беретта потратили не менее сорока минут, закрепляя бак на корпусе машины, по причине чего автоматически оказались на последнем месте. Более того, когда они, завершая четвертый круг, въехали в селение Кам-пофеличе, дорогу им преградили трое полицейских. В ответ на недоуменные расспросы гонщиков карабинеры сказали, что им придется остановиться. Как выяснилось, новый президент Италии Виктор Эммануил Орландо — сицилиец, избранный на эту должность всего неделю назад, произносил речь на деревенской площади. Феррари и его компаньону ничего не оставалось, как сидеть в машине и с удрученным видом ждать, когда Орландо — человек весьма многословный, закончит свое выступление. Но даже после того, как он его закончил, гонщикам пришлось ждать, когда он сядет в машину — большой черный лимузин De Dion Bouton, — а потом ехать за ним с черепашьей скоростью на протяже-

нии нескольких миль. Феррари и Беретте удалось вновь развить полный ход лишь после того, как президентский кортеж свернул в сторону.

Феррари гнал свой CMN, выжимая из машины и мотора все, что они могли дать. Увы, к тому времени, как он добрался до финиша, устроители гонок, корреспонденты и зрители из-за неважной погоды уже разошлись по домам и у финишной черты остался один-единственный полицейский, в обязанности которого входило регистрировать автомобили, чьи водители не уложились в отведенный организаторами гонок временной лимит в 10 часов. Вместо секундомера, требовавшегося для точной фиксации времени возвращения машин, полицейскому выдали какой-то жалкий будильник, не имевший секундной стрелки, что окончательно вывело донельзя уже раздраженного Феррари из себя. На следующий день он ввалился в офис Винченцо Флорио в Палермо и, рассказав ему о будильнике и про вынужденную остановку в Кампофеличе, потребовал справедливости. Выслушав претензии молодого гонщика, Флорио но некотором размышлении согласился включить его в официальный список добравшихся до финиша машин с указанием, что он занял последнее, девятое место. Приятель Феррари по команде CMN Сивоччи стоял в этом списке на седьмой позиции. Гонки выиграл, показав среднюю скорость 40 миль, француз Буало. Следует, однако, отметить, что он, беря крутой поворот, въехал в стоявшую на обочине толпу зрителей и сбил несколько человек. Что же касается знаменитого Аскари и его механика, то они перевернулись в горах на подъеме и оказались в госпитале.

Странный результат Феррари, который, хотя и превысил установленный лимит времени в 10 часов, был тем не менее включен в официальный список дошед

ших до финиша, стал предметом оживленного обсуждения освещавших гонки спортивных журналистов. Эта тема не давала газетчикам покоя на протяжении десятилетий, и к ней не раз возвращались — особенно в те годы, когда Феррари стал знаменит на весь мир. Некоторые субъекты даже имели смелость утверждать, что президент Виктор Эммануил Орландо выступал тогда с речью вовсе не в Кампофсличе, а в местечке иод названием Термини Имерезе. Другими словами, они ставили под сомнение все то, что поведал Феррари графу Вин-ченцо Флорио. К этому следует добавить, что это был далеко не последний случай, когда журналисты и спортивная общественность неоднозначно воспринимали высказывания Феррари или его версию тех или иных событий.

Это были последние гонки Феррари, где он управлял автомобилем CMN. Компания так и не смогла добиться заметного коммерческого успеха на автомобильном рынке. Феррари довольно быстро это осознал, как понял и то, что моторы у этих машин слабоваты и, управляя ими, рассчитывать на успех в гонках не приходится. По этой причине он продолжил свою карьеру гонщика в новом, 1920 году, сидя за рулем уже совсем другой машины — *Isotta Fraschini* 1913 года выпуска с рабочим объемом двигателя 7 литров, усиленными тормозами и с хищно вытянутым вперед, обтекаемой формы капотом. Во время первых заездов 1920 года, которые снова проходили на горной дороге, построенной герцогиней Пармской, Феррари сидел за рулем рядом со своим новым механиком Гильельмо Каролли. На гонках в Парме Феррари удалось добиться первого значительного успеха на поприще гонщика: он пришел вторым в своем классе и третьим в общем зачете. Первое место занял несостоявшийся оперный певец Джузеппе Кампари,

который управлял автомобилем марки Alfa. Знаменитый Аскари приехал к старту с опозданием на полчаса, и ему было отказано в участии в соревнованиях. Перемолвившись после гонок парой слов с Кампари, Феррари неожиданно обнаружил, что этот человек ему нравится. «В скором времени мы стали близкими друзьями, — вспоминал об этом Феррари. — И неудивительно: Кампари был человек особенный. Открытый, прямой, искренний и, хотя тогда он купался в лучах славы, скромный и напрочь лишенный тщеславия. Он был не только образцовым гонщиком, но и настоящим бойцом, для которого риск был неотъемлемой частью успеха» .

После гонок в Парме Феррари принял участие еще в двух состязаниях — без особого, впрочем, успеха; но еще до отъезда в октябре 1920 года на гонки в Тарга-Флорио у него завязались отношения, которые фактически определи всю его дальнейшую жизнь. Знакомство с людьми из фирмы Alfa Romeo позволило ему сделать себе имя в мире гонок и начать собственное дело. Но та же самая фирма захлопнула перед ним все двери, когда у него появилась возможность заявить во всеуслышание о своей независимости, заставив его тем самым лелеять в душе мысли о мести.

Фирма Alfa Romeo *обязана своим* появлением на свет компании Anonima Lombarda Fabbrica Automobily (Alfa), основанной миланским аристократом кавалером Уго Стеллой в содружестве с французской фирмой Darracq. Совместное предприятие приобрело помещение заброшенной фабрики в миланском пригороде Портелло и начало выпускать автомобили. Партнерские отношения распались во время войны, когда итальянское отделение фирмы перешло на выпуск снарядов и грузовиков для армии. После подписания перемирия ключевые позиции на предприятии занял профессор

математики Николо Ромео, который, включив в название фирмы свое имя, вернулся к производству легковых машин. Обновленная компания с самого начала проявляла большой интерес к автомобильным гонкам, и ее команда стала непременным их участником. Гонщики фирмы участвовали в состязаниях на быстрых, маневренных автомобилях, имевших прекрасные обтекаемые формы, которые сразу же привлекли внимание посетителей итальянских автосалонов. Неплохие результаты, которых всякий раз добивались гонщики компании, побудили Феррари переступить порог автосалона и заказать модель G1 — мощную машину с объемом двигателя 6 литров, чей дизайн был во многом схож с дизайном американских автомобилей фирмы Piers Arrow. Феррари передал свой заказ лично Джорджо Римини — менеджеру Alfa, который занимался продажами машин, а также отвечал за их участие в гонках. Феррари отзывался о Джорджо как об умном мужчине «со смуглым цветом кожи, проницательными глазами и вечно торчавшей в углу рта сигаретой...» . Когда по прошествии недели заказанный автомобиль ему так и не доставили, Феррари отправился на фирму Alfa Romeo жаловаться и попал к Римини. В ответ на недоуменный вопрос Феррари Римини продемонстрировал ему бланк заказа, после чего с ухмылкой ткнул пальцем в отпечатанные внизу мелким шрифтом строки. Там было сказано: «доставка будет осуществляться. по возможности быстро». Это «по возможности» научило Феррари тому, что, прежде чем подписывать какой-либо контракт или договор, его надо внимательно прочитать до последней строчки, ничего не пропуская.

Небольшая задержка с доставкой автомобиля не отразилась на крепнувших дружеских отношениях между Феррари и менеджером. В скором времени Римини

предложил Феррари место 2-го гонщика на фирме AJfa Romeo, где Энцо познакомился с лучшими в Италии водителями, инженерами, механиками и рабочими, обслуживавшими команду, которая оказала огромное влияние на развитие автомобильного спорта в 20-е годы. Это было непростое время для Италии, где происходили большие перемены в политической жизни. Коммунисты, объединившись с анархистами, боролись против пришедших к власти фашистов. В стране начались беспорядки; в городах постоянно проходили различные митинги, шествия и забастовки. Когда Феррари в августе 20-го года впервые появился на заводе в Портелло в качестве сотрудника фирмы, оказалось, что рабочие Alfa Romeo тоже подняли красный флаг и присоединились к бастующим; производство остановилось.

Впрочем, к октябрю предприятию удалось почти полностью восстановить привычный рабочий ритм; во дворе завода стояли готовые к гонкам Тарга-Флорио три машины, предназначавшиеся команде Alfa Romeo, которую возглавлял Кампари. Механиком Феррари был назначен Микеле Конти. Машина, которую они получили, представляла собой модифицированный довоенный автомобиль туристического класса той же фирмы. На гонках Тарга-Флорио все было как обычно — лил дождь, сыпал снег, дорогу размыло, местами из грунта выглядывали острые камни. Для того чтобы свести негативное воздействие непогоды на гонщиков до минимума, на все машины установили ветровые стекла и закрывавшие колеса брызговики. Эти новшества ввели шеф-дизайнер фирмы Джузеппе Мерози, топограф в прошлом, и его помощник Антонио Сантони, работавший прежде фармацевтом. На этот раз ни волки, ни сорвавшийся с креплений бензобак, ни правительственные кортежи Феррари в пути не задержали. Ему проти

востояли непогода и гонщик по имени Гвидо Мерегалли, управлявший машиной, собранной Наццаро в одном из своих гаражей. Кампари, считавшийся фаворитом тонок Тарга-Флорио, сошел с трассы на втором круге — жидкая грязь проникла в мотор и забросала слишком низко расположенные свечи зажигания. На Тарга-Флорио Феррари пришел вторым в общем зачете и первым в своем классе. Одержавший победу Мерегалли был настолько измотан гонками, что, когда его машина пересекла финишную черту, долго не мог выбраться из кабины. Первый, без скидок, выдающийся результат, которого добился Феррари в этой чрезвычайно сложной гонке, упрочил его положение в команде Alfa Romeo. Кроме того, его успех в очередной раз подтвердил высокий статус команды, в которую, кстати сказать, в скором времени вступил знаменитый Антонио Аскари. Феррари испытывал к этому замечательному гонщику, сыну торговца зерном из Мантуи, неподдельное уважение. «Антонио обладал сильным характером и был человеком энергичным и исключительно смелым, — писал о нем Феррари. — Кроме того, у него были талант к импровизации и удивительное чувство трассы. Короче, он был настоящий «гарибальдиец» — так мы называли гонщиков, которые больше полагались на свою интуицию водителя, а если и изучали трассу, то довольно поверхностно». Интересно, что Аскари не только гонялся на Alfa Romeo, но и вступил с фирмой в деловое сотрудничество и стал ее дилером. Можно не сомневаться, что его имя и слава способствовали еще большему увеличению продаж. Это весьма важное обстоятельство Феррари — поначалу, возможно, подсознательно — не преминул взять на заметку.

Как Феррари ни старался, но до 1923 года прийти к финишу первым ему не удавалось. Только на гонках,

именовавшихся «Circuito di Savio», или «Кольцо Са-вио», Феррари первым увидел на финише отмашку клетчатого флага, что возвело его в ранг победителя. Эти знаменательные гонки проводились 17 июня на дороге вокруг Равенны. Местами дорога петляла среди соснового леса, но были и прямые участки, где можно было развить предельную скорость. Старт и финиш находились у базилики Святого Аполлинария. Пройдя в общей сложности 225 миль и оставив позади 15 конкурентов, Феррари и его молодой механик Джулио Рам-пони пересекли финишную черту и тут же были извлечены из машины и подняты на руки восторженными зрителями, которые, стремясь приветствовать победителей, смяли полицейские кордоны. Вечером, когда усталый Феррари готовился отбыть домой в Модену на своей запыленной Alfa Romeo, его неожиданно представили графу Энрико Баракка — отцу знаменитого аса Первой мировой войны, в чьей эскадрилье служил брат Феррари — Дино. «После того как знакомство состоялось, — писал Феррари, — последовали и другие встречи с семейством Баракка. У них дома я познакомился с матерью летчика — графиней Паолиной. Как-то раз она мне сказала: «Феррари, изобразите на своей машине вздыбленную лошадь, которая была нарисована на борту самолеча моего сына. Его эмблема принесет вам удачу». У меня до сих пор хранится фотография летчика, где на обороте есть своего рода дарственная: его родители написали, что передают эмблему сына мне. Лошадь на борту самолета черная. Такой и осталась — я лишь добавил желтый фон, поскольку желтый цвет — это цвет Модены» .

Рассказ Феррари о том, как он обрел «cavallino rampante» — «вздыбленную лошадь», — ставшую потом фирменным знаком его компании, символом его лично

го успеха, и побед его команды, вызвал (и до сих нор вызывает) у журналистов и спортивной общественности известные сомнения. Некоторые считают, что черная лошадь — вовсе не личный знак Баракки, а знак всей эскадрильи 912, а стало быть, родич-ели пилота передать этот знак Феррари не могли. Другие заявляют, что черная вздыбленная лошадь является гербом города Штутгарта, который Баракка вырезал из полотна, обтягивающего фюзеляж сбитого им немецкого самолета, и налепил на борт своего аэроплана. Такого рода памятными сувенирами обзаводились пилоты обеих воюющих сторон — в том случае, конечно, если летчикам удавалось обнаружить место падения вражеского аппарата. Интересно, что Баракка и в самом деле сбил немецкий Albatros, пилот которого был родом из Штутгарта и намалевал у себя на борту изображение герба родного города. Бой произошел неподалеку от Удине, над Толмец-цо, в ноябре 1916 года.

Тот факт, что Феррари до 1932 года эту эмблему с лошадью не использовал, позволял журналистам еще больше усомниться в правдивости истории о разговоре с графиней, которую Феррари рассказывал всем и каждому. Многие считали, что он выдумал ее, чтобы добавить колорича начавшему формироваться вокруг его имени и жизни мифу. Феррари, несомненно, осознавал глубинный смысл этой истории, как, равным образом, и ценность эмблемы с вздыбленной лошадью, но все дело было в том, что до 1930 года у него не было своей команды, а следовательно, эта эмблема не могла тогда найти практического применения. Но как только он понял, что пришла пора громко заявить о самостоятельности созданного его усилиями предприятия, как черная лошадь на желтом фоне мгновенно была приспособлена к делу и перекочевала на капоты автомобилей его фирмы.

РИЧАРД ВИЛЬЯМС
«ЭНЦО ФЕРРАРИ»

Со временем о черном жеребце Франческо Баракки узнало великое множество людей. А все потому, что в 20 — 30-е годы автомобильный спорт быстро развивался, а популярность автогонок росла как на дрожжах. Скоро они стали одним из самых популярных массовых зрелищ. К концу второго десятилетия XX века не было, наверное, человека, который бы не знал, что стилизованный четырехлистник клевера — эмблема Alfa Romeo, так называемый «болонский трезубец» — знак компании Maserati, а выгнутый в форме подковы радиатор — «фирменная» отличительная черта всех автомобилей марки Bugatti. Публику буквально завораживала звезда с тремя лучами компании Mercedes Benz. Эта марка громко заявила о себе в мире автоспорта и с каждым годом обретала все большую известность и популярность, уверенно оттесняя на задний план такие знаменитые с давних пор фирмы, как Sunbeam, Peugeol, Renault и Fiat. Теперь обычные дороги использовались для гонок все реже и реже, зато по всей Европе стали сооружаться специализированные гоночные автотрассы в виде кольца или неправильной замкнутой кривой. Среди них можно назвать автодром в королевском парке Монца в пригороде Милана, а также новейшие трассы в Брук-лэндсе под Лондоном и в Монлери под Парижем.

Это было благодатное время для развития производства спортивных и гоночных автомобилей, и на этом поприще можно было быстро выдвинуться. Хотя Феррари продолжал столь удачно начатую им карьеру гонщика, можно не сомневаться, что он стал задумываться и об этом. Быть может, потому что он не питал в отношении собственной персоны иллюзий и гениальным гонщиком себя отнюдь не считал. Между тем на фирму Alfa Romeo продолжали приходить талантливые гонщики и специалисты. По совету Феррари Джорджо Римини

убедил Уго Сивоччи уйти из неперспективной компании CMN и устроиться на работу в Alfa Romeo. Сначала он занимал на фирме должность шефа испытательного отдела, а со временем стал членом ее гоночной команды. С подачи того же Феррари Римини переманил на фирму Луиджи Бацци — талантливого тридцатилетнего инженера-моторостроителя, работавшего раньше в концерне Fiat. Этому способствовала ссора Бацци с Гвидо Форнакой — главным инженером Fiat, — имевшая место во время гонок на Гран При Франции. Тогда Форнака в самой безапелляционной форме потребовал от него залить горючее в автомобиль Пьетро Бордино, хотя Бацци и уверял его, что у машины сломан нагнетатель и ехать она не сможет. Теперь Бацци трудился бок о бок с Джузеппе Мерози, чья ограниченность как инженера в подобной солидной компании становилась все более очевидной. То же самое можно было сказать и о его помощнике-фармацевте. Советы, которые Феррари давал Римини, свидетельствуют о том, что Феррари намеревался в будущем связать свою жизнь с управленческой и организационной стороной гонок и автомобильного бизнеса. Он и без того уже занимался на фирме всевозможными делами, не связанными непосредственно с ездой по трассе. К примеру, он по поручению фирмы посетил крупнейшие выставки автомобильных моторов во Франции и в Швейцарии. Побывал он и в Бруклэндсе в Англии, где свел знакомство с Марио Лом-бардини — британским агентом миланской компании по производству шин Pirelli. Со временем Ломбардини стал наставником Энцо — человеком, который научил его смотреть в корень и понимать суть вещей. Так, его суждения по поводу производства моторов к спортивным и гоночным автомобилям во многом помогли Феррари сформировать собственную философию автобиз

неса и ответить себе на вопрос, какой должна быть идеальная гоночная машина. В дальнейшем, когда Феррари начал развивать свой собственный бизнес, Ломбардини всегда в трудную минуту приходил ему на помощь.

Хотя Феррари все еще оставался гонщиком фирмы, он все чаще и чаще выезжал в другие города и страны по делам фирмы. Приехав в 1921 году в Турин, он познакомился с Лаурой Доменикой Гарелло — красивой, страстной и говорливой юной особой на два года младше его. Она была родом из деревушки Раконьини, располагавшейся неподалеку от Турина. По словам Феррари, он встретился с ней у туринского вокзала Порто Нуэво. «Лаура была светловолосая, очень хорошенькая, грациозная девушка — что называется «simpatica», — писал о будущей супруге в своих воспоминаниях Феррари. В скором времени они сблизились и стали вместе жить и путешествовать по делам Феррари. Они оставались вместе в течение последующих пятидесяти лет, и можно не сомневаться, что эта женщина сыграла в жизни и судьбе Феррари важнейшую роль. Впрочем, в 1921 году никто этого предвидеть не мог. Тогда о существовании Лауры не имела представления даже мать Феррари, поскольку он, зная ее суровый характер, предпочитал скрывать эту незаконную связь.

В следующем году Адальгиза Феррари получила радостное известие: сын написал ей, что собирается в ближайшем будущем открыть офис в своем родном городе. Следует, однако, отметить, что, когда 28 апреля 1923 года Феррари с Лаурой поженились, Адальгиза радовалась уже куда меньше. Брак был заключен в Турине — в церкви, находившейся неподалеку от завода концерна Fiat. На свадьбе со стороны невесты присутствовали 20 приехавших из деревни родственников обоего пола, которым Адальгиза вынуждена была говорить любезные

слова, хотя и ставила их куда ниже себя. Что же касается Лауры, то отношения у них с Адальгизой не заладились с самого начала. Между этими двумя женщинами, обладавшими сильными характерами, началась длительная борьба за внимание со стороны человека, на которого, по их мнению, у каждой из них были все права. Шло время. Из-за вечных ссор между матерью и женой Феррари стал все больше времени проводить вне стен родного дома.

Все свое время и силы Феррари отдавал работе. Поставив себе целью стать на фирме Alfa Romeo незаменимым человеком и со временем выбиться в руководство, Феррари открыл в Модене предприятие, занимавшееся продажей машин фирмы в городе и в прилегавшем к нему районе. Название первой фирмы, которую он создал, — Carrozeria Emilia, — говорило прежде всего о месте, где находился ее офис. Он располагался в гараже сразу же при выезде из старых ворот города. Тогда, впервые в жизни, Феррари стал сам принимать людей на работу. Именно в те годы он опробовал амплуа «пад-роне» — покровителя, дающего людям родного города кусок хлеба и дело, которому они призваны служить. Репутация известного гонщика, которой он пользовался, помогала ему во все возрастающем количестве продавать машины Alfa Romeo состоятельным, увлеченным автоспортом членам местной городской общины. Довольно скоро Феррари осознал, что это дело не только ему по плечу — в этом он никогда не сомневался, — но и начинает ему нравиться. Вполне возможно, думал он, что его призвание именно в этом.

Возникает вопрос: насколько он объективно был хорош как гонщик? Спортивные газеты того времени не раз превозносили его мастерство водителя, хотя среди журналистов обнаруживались и скептики, утверждав

шие, что особой перспективы у него как у гонщика нет. Таких, впрочем, было мало. В 1919 году газеты писали, что он «хорош во всех отношениях, а главное — обладает волей к победе». После гонок в Тарга-Флорио в 1920 году все журналисты как один назвали его «одним из лучших гонщиков Италии». Интересно, что при этом Римини никогда не ставил его на одну доску с Аскари или Кампари и в команде он всегда находился на вторых ролях. По этой причине, когда происходили гонки на Большие призы, о нем обыкновенно забывали. Как мы уже говорили, Феррари на свой счет тоже не заблуждался. «Если бы мне пришлось возглавить команду на международных соревнованиях, я вовсе не уверен, что мне удалось бы достичь высоких результатов, — писал он. — В том случае, если гонщик хочет добиться успеха, ему нужно научиться «тиранить» свою машину — чаще переключать передачи, не обращать внимания на болезненный скрип рессор и визг тормозов, гнать на пределе мощности двигателя, зная, что после гонок его скорее всего спишут в утиль. Все это противоречило моему теплому отношению к технике. Когда я ехал на машине, ощущая всем телом малейшие вибрации ее корпуса, она становилась как бы частью меня самого. Она казалась мне живым существом, которое мне вовсе не хотелось мучить». Были, были разговоры о том, что он не до конца выкладывается, что ему не хватает уверенности в себе, а может быть, и смелости — способности рискнуть, поставив ради победы на карту все. Именно это мешало ему, по мнению некоторых репортеров, пробиться в мировую элиту автоспорта. «Феррари обладал величайшим уважением к технике и старался беречь доверенную ему машину. Возможно, слишком старался», — писал его друг и хроникер Джино Ранкати. Можно не сомневаться, что Феррари любил машины, но обвине

ния в нехватке смелости в его адрес кажутся нам беспочвенными. Человека, который пришел вторым на гонках Тарга-Флорио, трудно назвать трусом.

После успеха на гонках в Савио, которого Феррари добился в 1923 году, в команде Alfa Romeo в конце того же года произошла трагедия. На фотографии команды, сделанной перед гонками на Большой приз Италии, изображены три знаменитых гонщика — Аскари, Кампари и Сивоччи, — а также их механики. Все они сидят в машинах с низким силуэтом Alfa Romeo PI, разработанных конструктором Мерози. За машинами, на заднем плане, можно рассмотреть Феррари, Бацци и Римини, стоящих по стойке «смирно». В ожидании начала состязаний с такими серьезными конкурентами, как Fiat, Sunbeam и Bugatti, члены команды улыбаются в камеру, демонстрируя спокойствие и уверенность в своих силах. Есть еще одна фотография команды — так сказать, неофициальная, сделанная рядом с боксами Монцы. На снимке пилоты и механики, отдавая дань традиционному шутливому ритуалу, воздевают вверх руки, присягая на верность фирменному моторному маслу Shell. Феррари, будучи запасным пилотом, еще до начала гонок сделал несколько кругов по автодрому Монцы, знакомясь с трассой. На всякий случай — он не рассчитывал, что ему доведется принять участие в гонках. Когда начались гонки, Alfa P1 Сивоччи, успевшая сделать всего два крута, вылетела с трассы в левом повороте в противоположной от старта части автодрома. «Я первым добрался до места аварии, — писал Феррари, — вытащил его из машины и попытался оказать ему первую помощь, но ему, увы, уже никто не мог помочь». Один из зрителей — англичанин, у которого поблизости стояла машина, вызвался отвезти несчастного в госпиталь. Потом к месту аварии прибежал репортер и сфотографировал

умирающего Сивоччи, распростертого на заднем сиденье отъезжающего автомобиля. На крыле машины стоял солдат, разгонявший начавшую собираться толпу, а за рулем сидел англичанин в пальто, перчатках, автомобильных очках и мягкой фетровой шляпе. Феррари проводил машину взглядом, мысленно распрощавшись с человеком, который неоднократно ему говорил, что автомобильные гонки могут стать неплохой стартовой площадкой для его карьеры. В знак скорби по товарищу по команде Римини снял с гонок остававшиеся две машины. Машина Сивоччи несла на капоте номер 17, который в последующие годы всегда вызывал у Феррари ассоциацию с неудачей или несчастьем.

В скором времени стало ясно, что построенная Ме-рози Alfa P1 весьма посредственная машина и конкурировать с автомобилями известных фирм не в состоянии. Когда Римини предложил своим сотрудникам высказаться по этому поводу, Феррари толкнул локтем Бацци, который с присущим ему энтузиазмом заявил, что знает человека, который может спасти положение, и назвал имя Витторио Яно — молодого талантливого инженера, работавшего на концерне Fiat. Римини велел Феррари ехать в Турин, отыскать Яно и переговорить с ним. Благодаря Гильельмо Карроли, который ездил с Феррари в молодые годы в качестве механика и который по-прежнему жил в Турине, Феррари удалось достать домашний адрес Яно. Феррари описывал эту чрезвычайно важную для него встречу так: «Я поднялся по лестнице на третий этаж довольно скромного дома, который находился на Виа Сан-Массимо. Дверь мне открыла жена Яно Розина и, подозрительно на меня посмотрев, осведомилась, кто я такой и что мне надо. Я решил не ходить вокруг да около и напрямую ей заявил, что приехал для того, чтобы убедить ее мужа оставить работу в концерне Fiat и пе

рейти на фирму Alfa Romeo. Она стала было мне говорить, что ее муж — прирожденный пьемонтец и вряд ли захочет уезжать из Турина, как тут объявился сам Яно. Мы разговорились. Я самыми яркими красками расписал ему преимущества работы на фирме Alfa, и уже на следующий день он подписал со мной договор». Версия этой истории в пересказе Яно, записанная американским историком Гриффитом Боргесоном за год до смерти инженера в 1964 году, несколько отличается от рассказа Феррари. Он отлично знал о том, кто такой Феррари, как, равным образом, и о том, что Николо Ромео ему доверяет, но тем не менее посчитал Энцо слишком незначительной фигурой в иерархии фирмы Alfa Romeo, чтобы заключать с ним столь важное для него соглашение. Другими словами, предложение Феррари он отверг и лишь после того, как с ним связались более крупные шишки из Alfa, дал согласие работать на фирму. На Fiat Яно зарабатывал 1 800 лир; после перехода на фирму Alfa Romeo он стал получать 3 500 лир. Прошло 18 месяцев, и он стал зарабатывать втрое больше, чем на Fiat. Бесспорно, Яно стоил этих денег. «Бацци описывал его как человека с сильной волей, — писал Феррари, — но это еще слабо сказано. Переехав в Милан, Яно быстро взял ситуацию иод контроль и стал насаждать на предприятии самую настоящую воинскую

дисциплину». Он полностью переработал модель Р1, сконструированную Мерози, и команда Alfa в начале сезона 1924 года получила модель Р2, буквально нафаршированную всевозможными техническими новинками. В частности, Яно установил на этой машине более мощный восьми цилиндровый двигатель с нагнетателем и двумя клапанами на каждый цилиндр и гидравлические тормоза. На испытаниях Р2, которую даже не успели выкрасить в фирменный красный цвет, показа

ла прекрасные результаты, а на гонках «Circuito di Cremona», иначе говоря «Кремонское Кольцо», — первых в 1924 году — произвела настоящий фурор. Репортер Джованни Каннестрини описывает прохождение машины по трассе так: «Первый круг Аскари произвел на меня незабываемое впечатление. Когда я стоял у обочины, устремив взгляд на отрезок трассы перед собой, мимо меня, как пуля, пролетел серебристого цвета автомобиль и исчез в клубах пыли. Хотя я видел его несколько секунд, не больше, я тем не менее заметил, что автомобиль уверенно держал неровную, в общем, дорогу, а низкий рокот его мотора говорил о скрытой в нем огромной мощности». Аскари на Р2 выиграл гонки в Кремоне, а Кампари — Гран При Европы. Четыре новеньких Р2 команды Alfa Romeo оставили позади всех своих соперников на Гран При Италии, после которых престиж команды взлетел чуть ли не до небес.

Феррари в эту покрывшую себя славой четверку не входил. Это свидетельствовало о том, что 1924 год сложился для него не слишком удачно, хотя он участвовал в пяти гонках, из которых три — в Савио, Полесине и Пескаре — выиграл. Бок о бок с ним ездил механик Эуд-женио Сиена — кузен Кампари. На гонках «Кольцо Савио», в которых Феррари одержал победу во второй раз, он на два крута опередил маленькую «Чирибири», занявшую второе место. Ей управлял Тацио Нуволари, бывший чемпион-мотогонщик из Мануи, решивший на тридцать первом году жизни переквалифицироваться в автогонщики. Самый впечатляющий успех выпал на долю Феррари в гонках в Пескаре па приз Coppa Acerbo, хотя он ездил на старой шестицилиндровой машине Tipo RL Targa Florio, а в гонках принимал участие Кампари на новенькой Р2.

Кольцевая трасса в Пескаре, протяженностью в 15,8

мили, начиналась со сравнительно длинного прямого участка дороги, которая сначала проходила по территории местного курорта на побережье Адриатического моря, а потом делала крутой поворот в горы. Далее она шла по гористой местности, пересекала несколько прилепившихся у подножия гор деревушек и снова поворачивала к побережью. В принципе, трасса была вполне приспособлена для массовых гонок, но требовала от гонщика смелости, опыта и постоянного к себе внимания. Кроме того, она предъявляла немалые требования к прочностным характеристикам машин и способности двигателя долгое время работать в режиме перегрузок. Любитель автоспорта может и сейчас проехать по формировавшей когда-то эту трассу дороге, которая сохранилась до наших дней, не претерпев особых изменений. Правда, представители местного автоклуба, чье здание, кстати, стоит на том примерно месте, где в 20-е годы находилась стартовая линия, сейчас уже вряд ли расскажут вам во всех деталях о былой конфигурации трассы, так что определить маршрут можно лишь приблизительно. Между тем трасса использовалась вплоть до 1957 года, когда вместо Bugatti и Alfa по ней проносились уже совсем другие машины — к примеру, Vanwall знаменитого Стирлинга Мосса и Ferrari, за рулем которой сидел Луиджи Муссо. По этой причине, проезжая сонные деревушки Сполторе, Капелле и Монтесильва-но, расположенные в округе Пескары, где проходила трасса, невольно начинаешь вспоминать имена героев-гонщиков, поколения которых, сменяя друг друга, проносились по этой дороге на протяжении почти 35 лет.

Но вернемся к событиям 1924 года. Тогда Энцо Феррари прямо со старта захватил лидерство и мчался вперед, выжимая из мотора все, что он мог дать, лишь изредка бросая взгляд на наседавшие на него с тыла два

Mercedes — графа Бонмартини и графа Мазетти. Более всего, однако, он опасался своего товарища по команде Кампари, каждую минуту ожидая, что его P2 сначала обойдет Mercedes графов, а потом и его машину. Но Кампари, у которого с самого начала гонок сломалась коробка передач, свернул в ближайшую аллею и остановился, моля Бога о том, чтобы водители Mercedes узнали о том, что он выбыл из гонок, как можно позже. Феррари тоже никак не мог понять, куда вдруг подевался его товарищ по команде. «Я, проходя круг за кругом, продолжал всматриваться в зеркало заднего вида, — писал он, — но P2 все не было видно. Я разволновался. По моим расчетам, Кампари давно уже должен был меня нагнать, поскольку его автомобиль был куда более скоростным, чем мой. Кроме того, у меня на хвосте постоянно сидели два Mercedes, и это тоже жутко меня нервировало. Я посмотрел на своего механика Эудженио Сиену и тяжело вздохнул. В ответ Сиена издал рык, в котором, правду сказать, не проступало ни малейшего беспокойства за судьбу его кузена Кампари. «Давай, жми, — проревел он. — Похоже, эти гонки выиграем мы!» Феррари поднажал, увеличил разрыв с Mercedes графов Мазетти и Бонмартини и увидел отмашку клетчатого флага, возвестившую о его победе. Победителя приветствовали восторженная толпа, а также устроители соревнований, среди которых были маршал военно-воздушных сил Итало Бальбо, герцог Абруццкий и профессор Ачербо — брат героя Первой мировой войны, именем которого был назван приз за победу в Пескаре. Феррари получил большой серебряный кубок, изготовленный флорентийским ювелиром, и чек на 5000 лир. «Тогда я впервые осознал, что стал по-настоящему известным гонщиком», — писал в своих воспоминаниях Феррари .

Когда Феррари сказали, что его собираются послать в Лион на Гран При Франции, он радовался этому даже больше, чем серебряному кубку. Феррари должен был стать четвертым членом команды Alfa Romeo наряду с такими известными гонщиками, как Аскари, Кампари и француз Луи Ваньер, и получить знаменитую машину P2, о которой ему до сих пор приходилось только мечтать. Механиком к нему определили старого приятеля Бацци. Но вот случилось то, что до сих пор считают одним из самых странных происшествий за всю историю гонок Гран При. Гонки в Лионе, которые, по идее, должны были ввести Феррари в мировую элиту автоспорта, обернулись для него тяжким испытанием. «После предварительных заездов, которые, кстати сказать, прошли без малейших осложнений, я вдруг почувствовал сильнейшее утомление, — писал Феррари. — Оно было настолько сильным, что мне показалось, будто я заболел. Я вынужден был заявить администрации, что

участвовать в гонках не в состоянии». Потом Феррари добавил, что чувствовал упадок сил до конца года. «Недомогание, которое я испытывал, меня не оставляло, в

результате чего я очень редко садился за руль». Это расплывчатое, в общем, объяснение удовлетворило далеко не всех журналистов и историков гонок. И неудивительно: как-никак Феррари приехал в Лион после целой серии побед, одержанных им на гонках в Италии. По идее, он должен был приложить все усилия, чтобы воспользоваться предоставленной ему счастливой возможностью показать себя на международных соревнованиях, сидя за рулем одной из лучших гоночных машин того времени Alfa P2. Но вместо этого он неожиданно для всех упаковал чемодан, сел в Лионе на поезд и отбыл в Модену. С тех пор управлять моделью P2 ему

больше не предлагали. Казалось, заветные мечты Феррари прославить свое имя в гонках Гран При канули в
Лету.

Даже по прошествии многих лет Феррари продолжал утверждать, что уехал из Лиона по болезни. «В Лионе, — говорил он, — у меня был первый приступ заболевания, которое в 1969 году до такой степени дало о себе знать, что я был вынужден продать 50 процентов акций своей компании Fiat» . Это загадочное заявление может, на наш взгляд, иметь различную трактовку. Прежде всего, к продаже акций компании его могли подтолкнуть члены семейства — в частности, его мать и жена, которым не нравилось, что его подолгу не бывает дома. Нельзя сбрасывать со счетов и то обстоятельство, что у Феррари и впрямь могли быть приступы сильной депрессии, влиявшие на принятие того или иного решения. Но могло быть и так, что Феррари, объясняя причину продажи своих акций болезнью, просто напускал дыму, чтобы скрыть истинные причины этой сделки. Вполне возможно, он допустил в ведении дел непростительную ошибку и не хотел, чтобы об этом узнали. В принципе, ни одно из этих объяснений не кажется нам исчерпывающим или более достойным доверия, чем другое. Но не будем забегать в будущее и вернемся в 1924 год. По большому счету, не так уж и важно, почему Феррари уехал тогда из Лиона. Важно другое: принятое решение заставило его еще раз трезво оценить свои перспективы на поприще гонщика и позволило окончательно утвердиться в мысли, что его предназначение — автобизнес.

По счастью, отъезд из Лиона не повлиял на его отношения с руководством компании. Через шесть недель

он был на автодроме в Монце — в комбинезоне гонщика с шелковым шарфом вокруг шеи, но уже без автомобильных очков — и улыбался в объектив камеры, стоя рядом с Ваньером, Римини и Николо Ромео. Снимок был сделан накануне знаменательного события — победы команды Alfa Romeo в гонках на Гран При Италии. Не следует, однако, забывать, что этот триумф стал возможен только после перехода на фирму Alfa инженеров из концерна Fiat Бацци и Яно. Почему на снимке Феррари стоит с краю, отступив на шаг назад от основной компании и при этом чуть смущенно улыбается, остается только догадываться. На снимке, где они сфотографированы с Аскари, он тоже на заднем плане. На переднем — Аскари с шестилетним сыном, который стоит на водительском сиденье P2 с номером 1 на капоте. На этой машине отец мальчика на следующий день первым пересек финишную черту.

Прошло не менее трех лет, прежде чем Феррари снова сел за руль гоночного автомобиля. Все эти годы он упорно работал, расширяя свое дело, укрепляя старые деловые связи и обзаводясь новыми. Так как он был назначен дилером фирмы Alfa в области Эмилия-Романья, он вложил деньги в строительство нового представительства на Виа Эмилия и открыл офис в Болонье. В те годы в Италии царил фашистский диктатор Бенито Муссолини. Но Феррари был далек от политики. Пока фашисты строили рокадные дороги и расточали угрозы в адрес североафриканских стран, Феррари, словно ничего этого не замечая, упорно занимался своим делом, радуясь тому, что на фирме ему предоставили полную самостоятельность в решении всех важных вопросов. Что же касается Муссолини, то Феррари видел его и даже был с ним знаком. Это произошло во время посещения диктатором области Эмилия-Ро

манья. Феррари доверили ответственную миссию: он должен был ехать на своей машине впереди новенькой Alfa Romeo Муссолини, указывая диктатору путь к дому местного сенатора, который пригласил его на обед. Муссолини решил сам сесть за руль; когда Феррари обедал в одной из боковых комнатушек в доме сенатора, к нему подошел шофер Муссолини и попросил вести машину на обратном пути в Модену как можно медленнее: прошел дождь, и дорогу размыло, дуче же водил плохо, и его автомобиль так заносило на поворотах, что шофер зеленел от страха.

Alfa Romeo смотрела в будущее с уверенностью, но в июле 1925 года команду будто лишили души: Антонио Аскари, лидировавший в гонках на Гран При Франции и стремившийся одержать третью победу подряд, разбился насмерть на автодроме Лина-Монлери. Двигаясь по мокрой из-за дождя трассе, машина Аскари чиркнула крылом и колпаком колеса по столбику ограждения, потеряла управление, вылетела с трассы, несколько раз перевернулась в воздухе и рухнула в кювет вверх колесами, придавив водителя. Аскари извлекли из-под обломков и отнесли в машину «Скорой помощи», но он умер прежде, чем «Скорая помощь» успела выехать за пределы автодрома. Вскоре после этого команду в знак траура — во второй раз за ее историю — сняли с соревнований. Феррари, как и все прочие, был чрезвычайно опечален этой потерей. Он безмерно уважал Аскари и ценил его за любовь к технике и умение совмещать победы в гонках с успехами в автобизнесе. Ему импонировал серьезный и взвешенный подход к автоделу, который демонстрировал Аскари. «Если он сталкивался с технической проблемой, которую ему не удавалось разрешить, — писал Феррари, — то не стеснялся спрашивать совета у людей, знавших больше его». Феррари

знал кое-что об автомобилестроении, но он также отлично понимал, что его знания в этой области ограниченны. По этой причине он тоже обращался к знающим людям за советом, когда у него возникали трудности. Но чтобы признать, что ту или иную проблему породило его невежество, ему всякий раз требовалось время. Но вернемся к Аскари. «Он был образцовым отцом и мужем и прекрасным товарищем, — писал Феррари, — никогда не жалел денег и был щедрым во всех смыслах этого слова. Кроме того, он был напрочь лишен тщеславия. Образование у него было среднее, но его практическому знанию техники можно было только позавидовать». На миланском кладбище «Cimiterio Monumental, где проходили похороны Аскари, команда Alfa Romeo присутствовала в полном составе. Пролетел самолет, пилот которого сбросил с небольшой высоты на могилу цветы. Кампари — сильный, жизнелюбивый человек, гонщик и оперный певец — поднял на руки семилетнего сына покойного Альберто и сказал: «Настанет день, когда ты поднимешься до высот, которых достиг твой отец. Очень может быть, что ты станешь даже более

знаменитым, чем он».

Поскольку место Аскари освободилось, Феррари предложил Римини взять в команду Alfa Тацио Нувола-ри — бывшего мотогонщика, который на гонках в Са-вио, где победил Феррари, занял второе место. Однако во время показательных заездов на автодроме Монца Нуволари зарекомендовал себя не лучшим образом — его Р2 в повороте сошла с трассы, промчалась с милю по распаханной земле и остановилась, запутавшись в окружавшей автодром проволочной сетке. Пришлось вызвать солдат, которые сняли проволочные заграждения и вытащили машину из западни. Яно, которого куда больше волновали повреждения, полученные автомоби

лем, нежели царапины на лице Нуволари, был крайне недоволен всем происшедшим.

В сентябре команда Alfa Romeo все на том же автодроме в Монце победила в гонках Гран При Италии. На этот раз первое место занял новый гонщик команды — тридцатидвухлетний флорентийский аристократ по имени Гастон Брилли-Перри, которого эта победа сделала одновременно и чемпионом мира. В тот же день администрация фирмы Alfa Romeo объявила, что команда фирмы больше участвовать в гонках Гран При не будет. Римини в знак протеста ушел, вслед за ним уволился и Мерози. После этого главным конструктором фирмы назначили Яно, переориентировав его на создание быстрых, компактных и легких машин туристического класса серии 1600 и 1750 с шестицилиндровым мотором. Новые машины получали изящные кузова от Загато и Туринга; скоро за моделями 1600 и 1750 закрепилась репутация скоростных, маневренных и комфортабельных автомобилей с конструктивными элементами, характерными для гоночного и спортивного автостроения. Дилеры Alfa Romeo, одним из которых был Феррари, трудностей в реализации новинок фирмы не испытывали.

Несмотря на успехи в автобизнесе, которых добился Феррари, мысли о гонках его не оставляли. Весной 1927 года он решил снова попробовать свои силы на поприще гонщика и, сен за руль старенькой Alfa RLSS, выиграл гонки среди машин класса «Гран туризмом на трассе в Александрии. Через три недели он, управляя 6С 1500SS — новой высокотехнологичной спортивной машиной фирмы с изящным кузовом от Загато, — выиграл гонки, проходившие в его родном городе. Признаться, на его победу никто не рассчитывал. В гонках

по 250-мильной трассе «Circuito di Modena» должны были участвовать значительно более мощные машины — к примеру, Isotta Fraschini графа Аимо Магги, который сразу после старта захватил лидерство. Гонщики успели пройти уже половину дистанции, как вдруг начался проливной дождь, вызвавший на трассе настоящий хаос. К тому времени, как дождь прекратился, Феррари обошел всех своих соперников и возглавил гонку. Он пересек финишную черту на 11 секунд раньше гонщика, занявшего второе место, и в награду получил страстный поцелуй от сеньоры Лауры. Супруга Феррари пришла на гонки принарядившись. На ней были дорогое темное пальто, шляпа с полями и туфли на высоких каблуках, а в руке он держала сумочку из кожи двух оттенков. Со стороны она производила впечатление идеальной подруги известного гонщика. Впрочем, многочисленная публика увидела на этих гонках не только нарядную и красивую жену Феррари. но и его нового механика Пеппино Верделли, о котором прежде никто ничего не знал, как, равным образом, никто не мог представить и того, что Пеппино будет работать у Феррари на протяжении сорока лет. Он станет его вечным шофером (вернее, его пассажиром, поскольку Феррари обыкновенно управлял машиной сам), а также его самым доверенным человеком. У Пеппино были жена и дети, но его настоящим домом стал особняк Феррари.

Участие Феррари в этих второстепенных, в общем, гонках говорит не только о том, что у него снова появилось желание сесть за руль гоночного автомобиля, но также и о том, что ему удалось преодолеть последствия — можно назвать это посттравматическим синдромом — того странного недомогания, послужившего

причиной его отъезда из Лиона. Его интерес к гонкам разгорелся с новой силой, когда стали проводить «Mille Miglia» — начинавшиеся и заканчивавшиеся в городе Брешия тысячемильные гонки по территории Италии. Собственно, автогонки и начинались с того, что машины мчались наперегонки от одного города к другому, но в конце 20-х годов такого рода соревнования уже практически не проводились. Они наверняка окончательно сошли бы на нет, если бы не усилия четырех энтузиастов — двух аристократов и двух журналистов, которые решили разработать концепцию тысячемильных гонок — ради вящей славы своей родной Брешии, для удовлетворения собственных гонщицких амбиций и для популяризации столь любимого всеми ими автоспорта. Графы Аимо Магги и Франко Мазотти, друзья с детства и талантливые гонщики-любители, объединились ради осуществления этого проекта с репортерами Ренцо Кастаньето и Джованни Канестрини. В соответствии с их ггланом участники тысячемильных гонок должны были стартовать в Брешии, доехать до Рима, а потом вернуться назад в Брешию, обогнув таким образом почти половину Италии. Кастаньето быстро прикинул расстояние, набросал на клочке бумаги несколько цифр и заметил, что дистанция составит примерно 1600 километров. Граф Мазотти ответил: «Это же около тысячи миль. Почему бы нам в таком случае не назвать гонки тысячемильными?

Идея тысячемильных гонок очень понравилась Феррари. Поскольку Римини уволился с фирмы, Энцо сам занялся организационной стороной дела: собрал команду и выбрал машины для гонок. «Тысячемильные гонки не только способствовали развитию автомобилестроения, но и помогали выявить по-настоящему талантливых гонщиков, — писал Феррари в своих воспоминани-

ях. — Без победы в Брешии даже водитель с именем не мог считать себя состоявшимся гонщиком. Кроме того, первые тысячемильные гонки стали в определенном смысле проверкой на зрелость всей нашей автотехники и автомобильной индустрии. Дело в том, что дороги тогда были не то что нынче и изобиловали поворотами, подъемами, неровностями и ухабами; помимо шоссейных дорог, были дороги, мощенные булыжником, присыпанные щебенкой и гравием — или просто грунтовые, купавшиеся в грязи. Это не говоря уже о том, что перед гонщиком мог неожиданно возникнуть железнодорожный переезд или тупик. Короче говоря, тысячемильные гонки являлись своеобразным тестом на прочность — и для водителя, и для его машины». Подобно 24-часовым гонкам в Ле-Мане, которые стали проводиться четырьмя годами раньше, тысячемильные гонки в Италии должны были привлечь команды гонщиков всех известных фирм-производителей, желавших продемонстрировать потребителю надежность и скоростные качества своих автомобилей.

Гонщики фирмы Alfa должны были отправиться в путь на трех машинах RL SS конструкции Мерози с шестицилиндровыми двигателями и специальными кузовами типа «торпедо». Фаворитом гонок считался Брилли-Перри, который и возглавил команду. Феррари ездил в горы к перевалу Ратикоза в Апеннинах (между Болоньей и Флоренцией), чтобы лично понаблюдать за прохождением машин своей команды. На этой стадии гонок все шло хорошо, и Феррари проникся уверенностью, что все его машины дойдут до финиша. Увы, пока машины мчались от Флоренции до Сиены, от Сиены до Рима, а от Рима до Перуджи — и дальше по Адриатическому побережью через Анкону и Пескару, машины команды Alfa Romeo стали выбывать из гонок

одна за другой. Победа досталась не Брилли-Перри, а другому известному итальянскому гонщику — Нандо Минойя, который прошел дистанцию за 21 час, показав среднюю скорость 47 миль. Он ездил на втомобиле ОМ, построенном, кстати сказать, все в той же Бре-шии. Магги, Мазотти, Кастаньето и Канестрини могли поздравить друг друга с еще одним успехом и выпить по этому поводу лишний стаканчик граппы. Они организовали пробег, ставший тридцать лет спустя легендой автоспорта и аккумулировавший в себе все опасности и романтику автогонок той эпохи, когда гонщик был открыт всем ветрам и взглядам и не укрывался от превратностей судьбы в коконе из сверхпрочного уг-лепластика. Зрителей тогда тоже ничто не защищало — ни специальные ограждения, ни зоны безопасности. Тысячемильные гонки «Mille Miglia» были, если так можно выразиться, гонками в их первозданном виде — такими, как их представляли себе пионеры автоспорта в начале XX века. Интересно, что Италия в конце 20-х — начале 30-х годов была единственной страной в Европе, где еще разрешалось проводить заезды по городским и сельским дорогам, совершенно не приспособленным к гонкам. В то время как британский парламент издал закон, запрещавший автогонки но шоссе и общественным дорогам, простые итальянцы, напротив, почитали за счастье наблюдать затем, как по их городам и селам проносились участвующие в тысячемильных гонках мощные автомобили, за рулем которых сидели известные всей стране гонщики. Это было захватывающее зрелище — своего рода парад автотехники и героев-водителей. С самого начала проведения Mille Miglia и вплоть до их запрещения тридцатью годами позже Энцо Феррари играл заметную роль в их истории и судьбе.

Глава вторая

Из множества гонщиков, с которыми ему приходилось иметь дело в начале своей карьеры, Феррари испытывал особую приязнь и уважение к Джузеппе Кампари, что неудивительно, поскольку это был человек неординарный. Когда Alfa Romeo отказалась от участия в гонках Гран При, Кампари словно в пику администрации выразил желание купить у фирмы модель P2, за рулем которой столько раз добивался успеха в гонках. После этого он открыл свое дело в пригороде Милана Сан-Сиро, где приобрел с этой целью старый гараж. При этом он продолжал мечтать о карьере певца и даже женат был на «диве» — оперной певице Лине Кавальери. Воспоминания Феррари об обеде в доме Кампари, исполненные теплого дружеского чувства и легкого юмора, дают нам возможность ощутить аромат эпохи и взглянуть на события глазами очевидца. «Я прошел на кухню, чтобы разведать обстановку, — писал Феррари. — Великий гонщик, одетый в полосатую пижаму, похожую на робу каторжника, колдовал над плитой, заставленной многочисленными кастрюлями и кастрюльками, из которых вырывались клубы пара. Было жарко, поэтому в соус, над которым в данный момент трудился Кампари, помимо великого множества всевозможных ингредиентов попало и несколько капель его пота. Когда мы уселись за стол, от пасты я отказался, объяснив это тем, что у меня на нее аллергия. Тогда мой друг предложил мне «ricciolince» — миланское блюдо из нарезанных спагетти. Было очень вкусно, разве что соус малость солоноват. Вечер завершился концертом — хозяин и хозяйка спели дуэтом избранные места из первого акта «Травиаты» .

Когда Кампари отправился в Пескару на гонки на

Кубок Ачербо, Луиджи Бацци поехал с ним, чтобы приглядывать за его драгоценной P2. Несмотря на возникшую после смерти Аскари затяжную паузу в гонках, члены старой команды Alfa Romeo все еще продолжали поддерживать отношения. В 1928 году Феррари вызвался сопровождать Кампари во время тренировочной поездки по маршруту тысячемильных гонок «Mille Miglia». Вернувшись домой, Феррари стал с восхищением рассказывать всем и каждому, какой удивительной волей к победе обладает его друг. Кампари, говорил он, не может остановить никто и ничто. Когда они проходили горный перевал Ратикоза, Феррари неожиданно увидел на полу кабины лужу. Стараясь перекрыть шум мотора, он громко крикнул Кампари на ухо: «Похоже, у нас пробило радиатор! Давай остановимся и посмотрим, что случилось». Ответа не последовало. Феррари снова опустил глаза и тут, к своему огромному удивлению, обнаружил, что из-за манжет кальсон его друга, выглядывавших из-под брюк и пристегнутых подвязками к носкам, течет какая-то жидкость. «Чему ты так удивляешься? — крикнул Кампари, взяв очередной крутой поворот. — Мы ведь не можем останавливаться во время гонок, верно? Приходится писать в штаны — вот и все!» Следует отметить, что Кампари выиграл тогда тысячемильную гонку, а на следующий год повторил свой успех. Так у Alfa Romeo сложилось особое отношение к гонкам в Брешии. Механиком с Кампари ездил Джулио Рампони, которого перспектива слегка подмокнуть на пути к славе нисколько не испугала.

Феррари не утерпел и в том же 1928 году снова принял участие в гонках в Александрии, которые и выиграл. Успех, увы, был омрачен гибелью великого итальянского гонщика Пьетро Бордино. Во время предварительных заездов под колеса его Bugatti попала перебегавшая доро-

iy собака. У Пьетро заклинило рулевое колесо, вследствие чего машина потеряла управление, вылетела с трассы и рухнула в кювет.

Феррари продолжал участвовать в соревнованиях: он повторил свой успех в Модене и пришел третьим в Муджелло. И в Модене, и в Муджелло с ним в качестве механика ездил Пеппино Верделли. Хотя Феррари в этом сезоне ограничился участием в трех гонках, он тем не менее оказался на 10-м месте в списке наиболее высокооплачиваемых гонщиков Италии и получил 45 ООО лир призовых денег. На 3-м месте в этом списке стоял Кампари, получивший 152 ООО лир, на 2-м — Тацио Нуволари (178 ООО лир), а на 1-м — Эмилио Матерасси (185 ООО лир). Особенно интересовала Феррари деятельность двух первых гонщиков в списке. И Матерасси, и Нуволари не только достигли блестящих успехов в автоспорте, но и начали создавать собственные «scuderie» — команды, сдавая внаем гоночные машины богатым любителям. Матерасси, тридцатидевятилетний механик из Флоренции, скупил по дешевке машины и оборудование команды Talbot после того, как эта французская фирма решила уйти из гонок. Помимо трех Talbot Grand Prix, у него также были две Bugatti, две ltala, один Amilcar и один Chrysler. Его первым гонщиком стал двадцатишестилетний Луиджи Арканджели — бывший мотогонщик, известный под прозвищем Лев Романьи. Команда Нуволари, штаб-квартира которой находилась в Мантуе, имела пять машин марки Bugatti. Партнерами Нуволари были один местный землевладелец и сын текстильного фабриканта Акилле Варци — парень, носивший элегантные костюмы, но обладавший удивительно мрачной внешностью. Двадцатичетырех-летний Варци был главным соперником Нуволари в мотогонках; пройдет совсем немного времени, и эти двое,

пересев на автомобили, снова станут соревноваться друг с другом за первенство.

Идея Матерасси и Нуволари пришлась Феррари по сердцу, и он тоже стал подумывать о собственной команде — свободной от влияния конкретного производителя, но имеющей тем не менее финансовую поддержку. Пока он строил планы, его карьера гонщика складывалась не лучшим образом. В 1929 году ему довелось участвовать в гонках только три раза: в Александрии он вылетел с трассы, из-за поломки тормозов пришел пятым в дель Поццо и занял восьмое место в Муджелло, где ему во время гонок из-за жары стало дурно. Впрочем, для будущего Феррари куда большее значение имели соревнования, в которых он не участвовал. 1 сентября состоялись гонки «Circuito delle Tre Provincie». Старт и финиш находились в Баньи-ди-По-ретта. В гонках участвовали три новенькие машины Alfa Romeo, которыми управляли три молодых человека — Пеппино Адами из Модены, Альфредо Каниато из Феррары и Марио Тадини из Болоньи. Все три парня были дебютантами и ездили на машинах, купленных у Энцо Феррари.

Через месяц, когда в Болонье в «Casa del Fascio» (фашистский центр) давали официальный обед в честь Ба-конина Борцаккини, установившего новый мировой рекорд скорости на 16-цилиндровой Maserati, Феррари начал действовать. За обедом он сидел за одним столом со своими клиентами Каниато и Тадини. Каниато и его брат Аугусто были текстильными фабрикантами; Тадини происходил из богатой семьи, переехавшей в Болонью из Бергамо. В застольной беседе Феррари предложил молодым людям принять участие в создании новой гоночной «конюшни». Тадини и Каниато должны были финансировать команду, капиталом же Феррари были

его немалый опыт гонщика, знание техники, а также связи в мире автогонок и умение обеспечивать организационную сторону дела. Молодые люди восприняли его слова с восторгом и приняли это предложение не раздумывая. 1 декабря они все вместе отправились в офис моденского адвоката Энцо Леви, где подписали договор о создании «Societa Anonima Scudcria Ferrari» — акционерного общества «Скудерия Феррари». Тадини и братья Каниато вкладывали в дело 130 ООО лир — то есть половину требовавшейся для создания фонда суммы. Феррари выложил 50 ООО лир, а еще 5000 лир должны были поступить на счет общества от его приятеля «Dottore» Ферручио Тести — местного ветеринарного врача, занимавшегося в свободное от основной работы время оптовой продажей пива, .лимонада и минеральной воды.

Обеспечив себе финансовую поддержку, Феррари занялся менеджментом. Прежде всего он поехал в Пор-телло, где был тепло встречен представителями администрации фирмы Alfa Romeo, которым он и поведал о своих планах. Представители фирмы пришли к выводу, что если планы Феррари осуществятся, то это по крайней мере избавит их от проблем, связанных с организацией и устройством гонок. Зная Феррари, они не сомневались, что он, удачно выступив в гонках, сможет обеспечить их фирме неплохое паблисити. Феррари со своей стороны предложил представителям Alfa Romeo акции новой «Скудерии» в обмен на гарантии по техническому сотрудничеству и поставки необходимых для ремонта автомобилей деталей и инструментов. Администрация фирмы внесла в фонд «Скудерии» сумму в 10 000 лир в качестве добровольного пожертвования, после чего был составлен и подписан договор, который устроил

обе стороны. Пирелли, фабрикант шин из Милана, внес н фонд «Скудерии» еще 5000 лир.

Помимо всего прочего, Феррари получил право наблюдать за сборкой предназначавшихся для «Скудерии» машин и вносить по ходу дела в их конструкцию все необходимые, на его взгляд, изменения. Таким образом, Феррари, подписав с фирмой Alfa Romeo договор, решил сразу несколько проблем. Прежде всего он заручился сотрудничеством небольшого, но хорошо в техническом плане оснащенного предприятия, занимавшегося конструированием и сборкой спортивных автомобилей и имевшего штат высококвалифицированных специалистов в разных областях автодела. Опыт такого рода кооперации позволял ему в будущем заключить аналогичный договор с куда более крупным производителем. А такая необходимость могла возникнуть, если бы представители Alfa Romeo почувствовали в нем конкурента. Впрочем, пока об этом беспокоиться не приходилось. «Руководители фирмы Alfa Romeo никогда не рассматривали «Скудерию Феррари» как своего конкурента, — много позже писал Феррари, — им и в голову не могло прийти, что «Скудерия» когда-нибудь сама станет производителем гоночных и спортивных автомобилей. В договоре, который мы подписали, не было и намека на возможное соперничество в будущем. Наоборот, представители фирмы Alfa считали, что «Скудерия» предоставляет им шанс снова прославить свою марку в мире автогонок, участвовать в которых непосредственно им не слишком хотелось. Кроме того, Alfa рассчитывала извлечь из сотрудничества со «Скудерией» выгоду чисто практического свойства. Я всегда рассказывал инженерам и конструкторам Alfa о своих экспериментах с машинами, а также о том, какие технические усовершенствования вносили в конструкцию автомобилей наши

конкуренты. В этом смысле «Скудерии» представлялась руководству Alfa вполне заслуживавшим доверия маленьким сообществом одержимых гонками людей, готовых делиться с фирмой секретами новейших технических разработок и участвовать от ее имени в гонках ради достижения совместного процветания». Феррари также понял еще одну вещь — как может выживать и функционировать новая гоночная команда, используя финансовую и техническую помощь различных предпринимателей и фирм. После заключения договоров с фирмами Alfa и Pirelli Феррари не преминул почтить своим посещением и другие предприятия — в частности, фирму Bosch, занимавшуюся производством свеч зажигания, и отделение концерна Shell, производившего высокооктановое топливо и патентованное моторное масло. С этими предприятиями Феррари тоже подписал договоры, ставшие очередными элементами придуманной им мозаики. Тут необходимо заметить, что Феррари не являлся изобретателем спонсорства, но он понял главное — как создать разветвленную систему спонсоров, в число которых могли бы входить не только производители автомобилей или моторного масла, но и многонациональные корпорации, не имевшие никакого отношения к гонкам и автобизнесу. Вряд ли нашелся бы хоть один крупный бизнесмен, который бы не понимал, какую пользу можно извлечь из сотрудничества с гоночной «конюшней». Автогонки пользовались огромной популярностью у миллионов людей во всем мире, и это было ясно даже не специалисту.

«Скудерия» устроила свою штаб-квартиру в старых мастерских Гатти на Виа Эмилиа. Здесь члены команды занимались доводкой своих автомобилей. В их распоряжении были три машины Alfa модели 1750 и две — модели 1500, а также несколько машин, принадлежавших

клиентам. В те дни Феррари назначил своего первого «dircttore sportivo» — иначе говоря, менеджера команды. Им стал Саракко Феррари, не имевший, впрочем, никаких родственных связей с Энцо. Просто фамилия Феррари была одной из самых распространенных в округе Модены. В команде имелось несколько механиков, в числе которых был верный Пеппино Верделли. В качестве машины технического обеспечения использовался подержанный автобус фирмы Citroen. «Скудерия» получила и третьего пилота — фашиста Луиджи Скарфи-отти, местного политикана и члена нижней палаты итальянского парламента, который должен был «усилить» команду — причем в прямом и переносном смысле. «Скудерия» старательно готовилась к своему дебюту на тысячемильных гонках Mille Miglia, которые устраивались уже в четвертый раз и должны были проходить 12 и 13 апреля 1930 года.

Список участников выглядел впечатляюще. У ОМ, выигравшей первые тысячемильные гонки, на этот раз было целых три машины. Mercedes Benz прислал массивную SSK с объемом двигателя 7 литров. Ею управлял Рудольф Караччиола. Братья Мазерати, подвизавшиеся в автобизнесе второй год, выставили быструю Tipo 26M, за рулем которой сидел Луиджи Арканджели. В гонках также принимала участие фирма Lancia. Alfa Romeo после успеха, которого достиг Кампари в 1928 и 1929 годах, тряхнула стариной и выставила целых шесть машин модели 1750SS. Среди гонщиков фирмы были такие асы, как Нуволари, Варци и Кампари (Брилли-Пер-ри, управляя одним из Talbot Матерасси, погиб несколькими неделями раньше на гонках в Триполи). В составе «Скудерии» было три экипажа: Тадини и Сиена, Каниато и Соцци, Скарфиотти и Карраоли, но их дебют в тысячемильных гонках вряд ли можно на-

звать успешным. Феррари, расположившийся на заправочном пункте у Болоньи, видел все три свои машины. Они миновали Болонью, но потом стали одна за другой выбывать из гонок. В принципе, описание гонок не так уж трудно найти. Но и не роясь в старых газетах, можно сказать, что основная борьба развернулась тогда между Варци и Нуволари. Кстати, эти два человека оставили заметный след и в истории «Скудерии Феррари».

В начале гонок «Mille Miglia» в Брешии машины уходили со старта на Виале Ребуффоне с интервалами в одну минуту. Первыми, сразу после полуночи, отправились в путь самые маленькие и маломощные. Мощные и быстрые машины выпустили на трассу незадолго до рассвета. Тогда и начался поединок между Нуволари и Варци. Варци сорвался с места минутой раньше своего соперника, и тот начал его преследовать сразу же после того, как стартовал сам. Поначалу, пока машины двигались к Флоренции, минуя Пьяченцу и Болонью, гонку возглавлял Арканджели на своей Maserati. Нуволари, продолжая преследовать Варци, мчался по горному переезду Ратикоза и перевалу Фута, закладывая такие виражи и беря повороты на такой скорости, что его механик Джанбаттиста Гвидотти старался не смотреть на дорогу и лишь время от времени глотал сладкий крепкий чай из висевшей под приборной доской фляжки. Когда они выбирались на прямой участок пути, Гвидотти чистил апельсин и кормил Нуволари, а иногда вкладывал ему в рот кусочек ячменного сахара. К тому времени, когда окончательно рассвело и гонщики добрались до Флоренции, выяснилось, что первым туда пришел Нуволари, который с этого момента и возглавил гонку. Варци непрестанно атаковал его на перегоне между Флоренцией и Поджибонси, показав среднюю скорость 60 миль, и на подходе к Риму вырвался вперед. Нувола

ри, проезжая в Риме через контрольный пункт, где в его путевой карте должны были поставить отметку, что он прошел половину дистанции, не остановился у него, а лишь на несколько секунд притормозил, чем вызвал бурные рукоплескания собравшейся у контрольного пункта огромной толпы болельщиков. Увы, когда гонщики пересекли Абруццкое плато и достигли Адриатического побережья, Варци опережал его уже на целых две минуты.

Когда они мчались вдоль побережья на север по сравнительно ровной дороге, Нуволари ничего не мог поделать с Варци, поскольку его машина обладала равной мощностью с машиной его соперника. Когда гонщики проезжали контрольный пункт в Венеции, Варци по-прежнему был впереди. Однако когда они снова оказались в сельской местности и покатили по пыльным, разбитым деревенским дорогам, смелость и виртуозная манера вождения Нуволари стали приносить плоды. Когда они достигли озера Гарда, Нуволари сократил разрыв с Варци до полуминуты. Гвидотти умолял его ехать потише, поскольку ему казалось, что машина, не выдержав столь немилосердного с собой обращения, вот-вот начнет разваливаться на части. Нуволари не обращал на него внимания и продолжал давить на педаль газа. На дороге между Вероной и Пескарой он сократил разрыв с Варци до нескольких секунд и уже видел маячившие перед ним задние огни его машины. Это подсказало ему одно решение, и, когда они с Варци въехали на освещенные улицы Пескары, Нуволари выключил фары. Варци, глянув в зеркало заднего вида, неожиданно для себя обнаружил, что его соперник исчез, хотя Нуволари продолжал за ним красться. Скоро они выехали из города и помчались по темной дороге. Нуволари подобрался к Варци так близко, что ему, чтобы вести машину, было

достаточно света задних фонарей его автомобиля. Висевший над дорогой плакат гласил, что до Брешии осталось всего три километра. Нуволари выжидал. Варци по-прежнему его не видел. Нуволари, выждав еще немного, дал полный газ и стал обходить автомобиль Варци слева, а когда ему это удалось, снова включил фары. Как Нуволари и предполагал, Варци растерялся и организовать ответную атаку не смог. К тому же у него не оставалось для этого времени. Торжествующая толпа поклонников вытащила из машины Нуволари, установившего новый рекорд скорости (в среднем 62 мили в час), и на руках понесла по улице. Варци на вид казался спокойным, но в душе лелеял мечту о мести. К тому времени «Скудерия Феррари» в полном составе уже возвращалась в Модену. И гонщики, и механики думали об одном: какие шаги следует «Скудерии» предпринять в дальнейшем, чтобы выправить положение.

Феррари решил сам сесть за руль модели 1750 и при-пять участие в следующих соревнованиях. Это были гонки «Circuito di Alessandria», которые состоялись через неделю после тысячемильных. Утром гонщики посетили торжественную церемонию, посвященную памяти погибшего на этой трассе год назад Пьетро Бордино. Потом начались гонки, которые выиграл Варци на модифицированной машине модели P2. Феррари пришел третьим, заработав таким образом для «Скудерии» ее первый подиум. В гонках Тарга-Флорио «Скудерия» участия не принимала, но Феррари, считавшийся советником фирмы, приехал в Милан, чтобы вместе с сотрудниками Alfa Romeo приветствовать победителя. Варци удалось довольно быстро взять реванш и отомстить Нуволари — большей частью по той причине, что фирма по его настоянию закрепила за ним гоночную модель P2 Grand Prix, имевшую в два раза больше мощности, чем

модель 1750, на которой ездили все гонщики Alfa, включая Нуволари.

«Скудерия» окончательно воспрянула духом, когда Кампари встал под ее знамена на гонках в Казерте, где он пришел третьим. На гонках «Tre Fontana circuit» («Три фонтана») в Риме он занял пятое место, а Тади-ни — седьмое, но и соперники там были куда сильнее. Для новой команды это были, в общем, неплохие результаты. К тому же Феррари старался изо всех сил, чтобы упрочить свои отношения с фирмой Alfa, и представители фирмы не могли этого не оценить. В знак своего благоволения Alfa Romeo передала в гараж «Скудерии» гоночную модель P2, которую вернул на фирму клиент из Южной Америки. Машина была модифицирована в соответствии с новейшими техническими требованиями и основательно подняла конкурентоспособность новой команды. Кампари, однако, пришлось вернуться на фирму. Феррари, впрочем, об этом особенно не жалел, поскольку подписал договор с другим гонщиком. Управлять скоростной обтекаемой машиной P2 в его команде должен был не кто иной, как Тацио Нуволари.

Когда Феррари уже находился в преклонных годах, его спросили, какой, по его мнению, гонщик из всех, кого он знал, был самым лучшим. Феррари, ни секунды не задумываясь, ответил: «Нуволари».

Впервые они встретились в 1924 году. «Это произошло у базилики Святого Аполлинария в Классе, что на дороге в Равенну, где мы строили заправочно-ремонтный пункт перед гонками «Кольцо Савио». Помню, тогда я почти не обратил внимания на этого костлявого малорослого парнишку. Но потом, когда начались гонки, я

понял, что Нуволари — единственный гонщик на трассе, который может составить мне конкуренцию. Я вел Alfa Romeo с рабочим объемом двигателя 3 литра, Нуволари же сидел за рулем маленькой «Чирибири». В таком порядке мы и финишировали — я на первом месте, он — на втором. Неделей позже, на гонках в Полосине, произошло то же самое. Тогда-то мы и сдружились».

По свидетельству очевидцев, отношения этих двух людей складывались отнюдь не просто. И тому были причины. Хотя Нуволари создал свою гоночную «конюшню» раньше Феррари, мантуанец проявил себя как менеджер не лучшим образом, во многом уступая в деловой хватке своему сопернику из Модены. Не был он силен и в умении заводить нужные связи. Ко всему прочему он разбил дорогую машину P2 на показательных гонках в Монце, чем вызвал недовольство Яно, а ведь именно Феррари рекомендовал Яно взять Нуволари в команду Alfa после того, как разбился Аскари. «Ты идиот, — сказал тогда Яно Нуволари, — и настоящего гон щика из тебя никогда не получится».

Хотя Нуволари подчас водил машину с излишней отчаянностью — прямо как мальчишка, и стиль, и способности у него были. А главное, у него были средства и время, чтобы совершенствоваться в вождении. Его отец, Артуро, владел участком земли в селении Кастель-д'Арио в районе Венето, что в тридцати километрах от Мантуи, где родились такие известные всему миру люди, как Вергилий и Гонзаго. Семейство Нуволари обосновалось в этих краях еще в XVIII веке. Тацио появился на свет в 1892 году в большом каменном доме, принадлежавшем его родителям и стоявшем на главной улице Кастель-д'Арио. Он был слабым, болезненным ребенком, и его родители поначалу даже опасались за его жизнь. Его здоровье, однако, поправилось, когда Арту

ро и Эмма Нуволари, взяв с собой сына, переехали с дя-дей Джузеппе на ферму Ронкесана, находившуюся в нескольких километрах от поселка. На ферме у Тацио было множество возможностей, чтобы удовлетворить свою растущую тягу к скорости. В частности, он с азартом гонял на велосипеде или, усевшись на своего любимого вороного жеребца, мчался без седла и поводьев по окрестным холмам и полям. Один раз подобные бешеные скачки закончились весьма печально — лошадь его сбросила, он упал в канаву и сломал себе ногу.

У семейства Нуволари тяга к скорости, можно сказать, была в крови. Отец Тацио и его дядя Джузеппе были просто помешаны на велосипедных гонках, а Джузеппе даже удалось преуспеть на этом поприще. Победив в местных и региональных гонках, он пробился в элиту итальянского велоспорта и трижды становился чемпионом Италии. Более того, он даже выезжал на международные соревнования в Берлин, Лондон и Париж, откуда присылал своему племяннику красочные открытки. Джузеппе полагал, что у Тацио, принимая во внимание его маленький рост, есть все данные для того, чтобы спать профессиональным жокеем. Артуро, однако, сильно сомневался, что его сыну, обладавшему беспокойным характером, понравится с утра до ночи торчать в стойлах и возиться с лошадьми. Когда Джузеппе после странствий по Европе вернулся в Ронкесану и занялся организацией дилерской сети по продаже автомобилей, Артуро решил, что его сын, поработав у дяди, сможет научиться основам современного предпринимательства. Кроме того, он знал, что автомобили всегда привлекали его внимание. Так жизнь Тацио оказалась связана с автомобилями и автобизнесом. Он с удовольствием посещал мастерские, где на машины перед продажей наводили лоск, и охотно ездил с дядей Джузеппе

по делам ого фирмы в Милан и Брешию. По дороге он частенько просил дядю уступить ему место за рулем и довольно скоро выучился сносно водить машину. Одновременно с умением пришло желание обогнать любое транспортное средство, которое только появлялось на дороге — неважно, был ли это запряженный лошадьми экипаж, груженная сеном повозка или редкий по тем временам автомобиль. В сарае рядом с фермой он устроил собственную мастерскую, где без конца возился с древним автомобильным двигателем. А еще ему хотелось летать, по причине чего он спрыгнул с крыши, имея при себе подобие парашюта, изготовленного из старых автомобильных полотняных тентов. Полетать ему, разумеется, не удалось, зато синяков он получил великое множество. Это, однако, не отвратило юного поклонника техники от дальнейших экспериментов в этой области. На паях со своим приятелем Россини Полетто Нуволари-младший приобрел за пару тысяч лир списанный моноплан конструкции Блерио. Парни притащили аэроплан в сарай и в течение трех недель восстанавливали его и ремонтировали. Потом они попытались на нем взлететь. Аэроплан пробежал по двору и врезался в огромный стог сена. Тацио пришел в ярость: он никак не мог понять, почему аэроплан не хочет летать, — ведь он так хорошо все рассчитал!

Разочаровавшись в аэропланах, Тацио стал изучать мотоциклы — по тем временам самое доступное и быстрое средство передвижения. В тринадцать лет он получил в личное пользование первый в своей жизни мотоциклет, который ему подарил дядя. Нуволари-млад-ший даже в зрелые годы имел рост всего пять футов пять дюймов, тем не менее, когда он на большой скорости мчался на своем мотоциклете по сельской дороге, девчонки провожали его восторженными взглядами.

Когда началась Первая мировая война, Тацио пошел в армию водителем. Некоторое время он проходил службу на Сицилии, где как-то раз получил от офицера выговор за слишком быструю езду по горным дорогам: «Тебе бы, парень, на переднем крае носилки таскать, а не машину водить». Вернувшись после войны в родные края, Тацио стал торговать в Мантуе подержанными автомобилями. В скором времени он женился на местной красотке Каролине Перрине, которая родила ему сына Джорджо.

С 1920 года Нуволари стал участвовать в гонках. Поначалу он больше ездил на мотоциклах, чем на машинах, но в конце концов устроился в мастерскую, где собирали мотоциклы и автомобили марки Bianchi. На одном из мотоциклов этой фирмы — гоночной модели Freccia Celeste («Голубая стрела») — он в 1925 году выиграл национальные гонки в Монце. В 1927 году он — снова на машине фирмы Bianchi, но на этот раз с четырьмя колесами — принял участие в первых тысячемильных гонках «Mille Miglia», на которых занял 5-е место для машин с объемом двигателя до 3 литров. Впервые о нем заговорили как о способном водителе после того, как он в том же 1927 году выиграл гонки «Gran Premio Reale» («Королевский большой приз») в Риме. Он, управляя не имевшей нагнетателя Bugatti Tip 35, обошел многих известных гонщиков, ездивших на более мощных и современных машинах. У Нуволари было две Bugatti Tip 35, которые он купил, продав небольшую ферму. Эти машины стали первыми в гараже новой команды «Скудерия Нуволари», а первым ее механиком стал молодой Децимо Компаньон и. В 1928 году Нуволари выиграл гонки в Гарде и Поццо, а также на Большой приз Триполи, в которых большей частью принимали участие второразрядные гонщики. Третье место, кото

рое он занял в гонках на Гран При Европы, было уже весьма значительным достижением. К сожалению, гонки, в которых Нуволари добился такого впечатляющего успеха, были омрачены гибелью множества людей: Talbot Эмилио Матерасси потерял управление, вылетел с трассы и врезался в толпу зрителей. Погибли двадцать два человека, включая самого Матерасси.

Перед началом сезона 1929 года Нуволари, решив повысить конкурентоспособность своей команды, нанял молодого инженера Альберто Массимино, который должен был модернизировать старые Bugatti в соответст вии с современными техническими требованиями. Из этого весьма амбициозного проекта ничего не вышло, и в гонках на Гран При Триполи Нуволари управлял все той же Bugatti, не имевшей нагнетателя. Первой пришла Maserati Борцаккини, Нуволари занял второе место. После этих гонок Нуволари отправился на фирму Alfa в надежде, что Яно предоставит ему новую возможность выступить за команду фирмы. Согласие Яно было наконец получено, и Нуволари, управляя моделью 1750, пришел вторым на гонках в Муджелло и в гонках на Кубок Чиано, уступив одному только Варци, ездившему на P2. А потом были тысячемильные гонки «Mille Miglia» 1930 года, после которых он стал человеком-легендой. О нем говорили, что, пока под ним четыре колеса, а в баке машины плещется хоть ложка горючего, остановить его на пути к победе невозможно.

Всего несколько человек, считал Феррари, знали Нуволари по-настоящему, хотя все отмечали его излишнюю самоуверенность и ядовитое чувство юмора. Феррари вспоминал случай, когда он, отправляя гонщиков «Скудерии» на гонки Тарга-Флорио в Сицилии, вручил им билеты сразу в оба конца. «Мне говорили, ты хороший менеджер, — сказал тогда Нуволари, рассматривая

билет. — Но теперь я вижу, что это не так. Тебе надо было купить билеты только в одну сторону — гуда, поскольку всегда существует вероятность, что кто-нибудь разобьется и отправится в обратный путь в деревянном ящике». Нуволари должен был участвовать в этих гонках вместе с Парили Мамбелли — молодым и неопытным механиком, которого взяли в команду но протекции Арканджели. Нуволари смерил парня пронизывающим взором и осведомился, хватит ли тому смелости ездить с таким отчаянным гонщиком, как он. Так как ответа не последовало, Нуволари сказал, что в случае, если ему придется брать крутой поворот на повышенной скорости, он, Нуволари, будет предупреждать Мамбелли об этом криком. В соответствии с замыслом Нуволари молодой механик должен был после его окрика прятать голову под приборным щитком. Когда водитель и механик приехали после Тарга-Флорио в Палермо, Феррари спросил у Мамбелли, как прошли гонки. «Нуволари начал орать, как только мы подъехали к первому повороту, — ответил парень, — и продолжал орать всю дорогу — пока мы не пересекли финишную черту. Так что я все время прятал голову под приборной доской и ни черта не видел».

Дебют Нуволари в составе «Скудерии» в 1930 году прошел очень удачно. Он, управляя моделью Р2, в июне-июле принял участие в трех гонках по гористой местности: Триест — Опичина, Кунио — Колле-делла-Мадда-лена и Витторио Венето — Кансильо. Уже во время первых заездов, состоявшихся 15 июня, Нуволари преподнес «Скудерии» столь необходимую ей победу: он не только занял верхнюю ступень подиума, но и установил новый рекорд трассы. В ознаменование этого достижения была сделана официальная фотография «Скудерия Феррари» в полном составе. На снимке были запечатле

ны четыре машины команды с водителями, механиками, инженерами и даже с попавшими в кадр несколькими случайными прохожими. Феррари с важным видом стоял в центре этой живописной группы между P2 Нуволари и моделью 1750 Эудженио Сиены, который пришел четвертым. Вторую победу команда одержала на крутом подъеме у Колле-делла-Маддалена, когда Нуволари на своей P2 обошел Mercedes Караччиолы. Третья победа тоже не заставила себя ждать: на гонках Витторио Венето — Кансильо конкуренция была, в общем, незначительная. Добившись тройного успеха, члены «Скудерии», пребывая в отличном расположении духа, отбыли на соревнования в Ливорно. В гонках на Кубок Чиано со стороны «Скудерии», помимо Нуволари на P2, участвовали такие известные гонщики, как Арканджели и Борцаккини, управлявшие машинами модели 1750. Alfa Romeo со своей стороны выставила Кампари и Варци на двух гоночных P2, принадлежавших фирме.

В день гонок стояла одуряющая жара. Вскоре после старта Нуволари и Варци вырвались вперед и, оставив позади остальные машины марки Alfa, возобновили давний спор за первенство. Соперники, пытаясь обойти друг друга, закладывали на поворотах такие крутые виражи, что у зрителей кровь стыла в жилах. Дошло до того, что на спуске в Монтенеро, где трасса делала несколько причудливых изгибов, Нуволари, не сумев вписаться в поворот, решил срезать угол и помчался по прямой. При этом он едва не врезался в стоявшую на обочине бензозаправочную станцию. Когда после соревнований механики «Скудерии» измерили расстояние между бензонасосом и павильоном станции, в щель между которыми проскочил Нуволари, выяснилось, что оно лишь на несколько сантиметров превышало шири

ну его машины. Увы, этот почти цирковой трюк не принес Нуволари успеха. Варци тоже остался ни с чем. Лучшего результата в команде Феррари добился Борцакки-ни, занявший четвертое место.

С переходом Арканджели и Варци в команду Maserati перед самыми гонками на Кубок Ачербо в Пескаре эта «конюшня» стала самым опасным соперником для всех машин, носивших фирменный знак Alfa. Нуволари сделал все, что было в его силах, чтобы обойти конкурентов, но из-за возникших технических проблем занял только четвертое место. Первым же к финишу пришел Варци. Гонки по гористой местности в Сенегалии и Пондецимо выиграли Арканджели и Борцаккини. Хотя перед гонками на Большой приз Италии Alfa Romeo предоставила в распоряжение Феррари вторую гоночную машину P2, первые два места на подиуме заняли Варци и Арканджели, ездившие на Maserati. На гонках в городе Брно в Чехословакии Нуволари снова потерпел неудачу — у него забарахлила система охлаждения, и у самого финиша его P2 обошли две «Бугатти». Частые поломки у машин модели P2 говорили о том, что они, несмотря на постоянные модернизации, уже во многом исчерпали свой ресурс.

Конец сезона 1930 года был отмечен парадным обедом в отеле «Сан-Карло» в Модене. Сидя во главе стола и поглядывая на участников банкета, среди которых были водители, механики, инженеры, спонсоры и сотрудники фирмы Alfa — в частности Луиджи Бацци и Джулио Рам-пони, — Феррари перебирал в памяти события уходящего года. Не приходилось сомневаться, что год сложился для него весьма удачно. Водители его команды выезжали на гоночную трассу в общей сложности пятьдесят раз, участвовали в двадцати двух гонках и одержали восемь побед. Кроме того, они почти всегда приходили к фини

шу в сосгаве первой шестерки гонщиков. Другими словами, за прошедший год команда прочно встала на ноги, и теперь он возводил для нее в Модене новую штаб-квартиру по адресу Виале Тренто-э-Триесте, строение 11, которое находилось в какой-нибудь сотне метров от знаменитой Виа Эмилиа. Строительство, которое он затеял, уже само по себе свидетельствовало о том, что он с уверенностью смотрел в будущее.

Для того чтобы приобрести в собственность помещение старых конюшен и перестроить его в соответствии со своими нуждами, Феррари в сопровождении адвоката Энцо Леви отправился в гости к Джузеппе Казоли — главному менеджеру моденского банка «Сан-Джеминь-яно э Сан-Просперо», у которого он хотел попросить заем в один миллион лир (примерно 90 ООО нынешних фунтов стерлингов). Пока Энцо весьма пространно рассказывал о своих планах, банкир смотрел в пол и вертел пальцами. Выслушав речь Феррари, продолжавшуюся не менее часа, Джузеппе перевел взгляд на его адвоката и сказал: «Этот молодой человек поведал мне весьма занимательную историю. Так как, по-вашему, мне поступить? Дать ему этот миллион — или нет?» Благодаря протекции адвоката заем был получен, и Энцо купил сложенное из камня двухэтажное здание XIX века с фронтоном, жилыми помещениями на втором этаже и длинной низкой пристройкой в задней его части. Встреча с менеджером Джузеппе Казоли положила начало длительному сотрудничеству Феррари с банком «Сан Джеминьяно э Сан-Просперо», названным так в честь двух святых — покровителей города Модены. На втором этаже старых конюшен были оборудованы офисы «Скудерии». Кроме того, в процессе перестройки и реконструкции на втором этаже здания были выделены и отделаны небольшие апартаменты, предназначавшиеся

для Энцо и Лауры Феррари. На первом этаже и в пристройке располагались мастерские со сверлильными, фрезерными и токарными станками, снабженными ременным приводом. Когда здание было отремонтировано, сотрудники Феррари оклеили стены мастерских рекламными плакатами главных спонсоров «Скудерии» — фирм Bosch, Pirelli и Shell. Перед входом в дом находился заправочный пункт Shell, а на заднем дворе располагалась парковочная площадка, где стояли два новых транспортировщика гоночных машин — Lancia и Seirano. Фирма «Каррозерия Эмилия» изготовила для транспортировщиков специальные кузова, каждый из которых вмещал две гоночные или спортивные машины. По бокам кузовов сотрудники «Скудерии» намалевали торговые знаки фирм-спонсоров и поставщиков.

Перед началом нового сезона «Скудерия Феррари» пригласила в команду несколько известных гонщиков, пообещав, помимо денег, положенных им по контракту, процент с призовых и часть денег, выплачиваемых команде за участие в гонках. Этот процент варьировался. К примеру, самые высокие отчисления от всех доходов «Скудерии» получал Нуволари (30% призовых и 100% «за участие»). Кроме того, «Скудерия» выдавала ему проездные и застраховала за свой счет на сумму в 50 тысяч лир. С другой стропы, богатые любители сами платили изрядные деньги за право принять участие в гонках в составе известной команды.

К началу сезона главный дизайнер Alfa Яно закончил разработку новой экспериментальной скоростной восьмицилиндровой модели 2.3. Она строилась в двух вариантах и могла иметь как одноместный, так и двухместный кузов. Хотя команда гонщиков при фирме все еще существовала, руководство тем не менее отправило в Моде ну две новенькие машины 2.3 с двухместными ку

зовами — как раз перед знаменитыми тысячемильными гонками «Mille Miglia». Руководство Alfa Romeo хотело обкатать новую машину, но так, чтобы возможные поломки или выявившиеся в процессе гонок недостатки не отразились на престиже фирмы. Одну машину взял себе Нуволари, а другую — Арканджели. Хотя в новой модели чувствовался немалый потенциал, гонщики были не в состоянии противостоять на ней 5-литровой Bugatti Варци и Mercedes Караччиолы — большей частью из-за проблем с новыми шинами Pirelli. Как Нуволари ни старался, ему удалось занять лишь девятое место. Честь команды поддержали Кампари, который на своей 1750 пришел вторым, и Альфредо Каниато, занявший на модели 1500 первое место в своем классе.

После того как Нуволари выиграл гонки Тарга-Флорио на машине типа 2.3, фирма Alfa Romeo решила выставить на Гран При Италии две свои самые последние разработки: гоночный вариант модели 2.3 — Alfa 2300 Grand Prix, и так называемую Tipo A с двигателем V12, скомпонованным из двух моторов 1750, расположенных бок о бок. Во время тренировочных заездов модель Tipo A, за рулем которой сидел Арканджели, занесло на одном из крутых поворотов в Лесмо; машина завертелась, вылетела с трассы и врезалась в росшие у обочины деревья. Шумный, общительный и веселый Арканджели погиб. По странной иронии судьбы, всего за несколько часов до своей трагической кончины Арканджели позировал фотографам, держа в руках мертвого зайца, которого он сбил на своей Tipo A. Феррари был в шоке. Помимо того, что он потерял доброго товарища, отсутствие Арканджели, который часть сезона выступал за команду Alfa Romeo, а другую его часть — за «Скуде-рию», нанесло «конюшне Феррари» тяжелый удар. Это не говоря уже о том, что новая модель Alfa Romeo

8C-2300, которая прошла 10-часовую обкатку на автодроме в Монце (со временем эту машину тоже стали называть «Монца»), не внушала команде особого доверия, хотя и развила на трассе рекордную среднюю скорость почти в 100 миль в час. Так, в гонках на Гран При Германии Нуволари занял только четвертое место. Помимо выявившихся в процессе гонок конструктивных недоработок, его подвели и новые шины фирмы Continental, показавшие себя на трудной четырнадцатимильной трассе «Нюрбургринг» далеко не лучшим образом.

Несмотря на временные затруднения и неудачи, которые терпела «Скудерия», число ее поклонников росло, как, равным образом, и число желающих выступить на гонках под ее знаменами. Теперь Феррари при желании мог посылать своих водителей и механиков на гонки, которые проходили в одно и то же время в разных концах страны. Если заезды не представляли большой важности, в них участвовали любители, которые, впрочем, довольно часто показывали очень неплохие результаты. Но на крупные соревнования Феррари — наряду с любителями — обязательно направлял своих самых лучших асов. На гонках Кубок Чиано в Ливорно, где конкуренция всегда была очень сильная, Нуволари занял первое место, обставив не только соперников из других команд, но и принимавших участие в соревнованиях семерых гонщиков из собственной «конюшни».

9 ав|уста 1931 года — через неделю после гонок на Кубок Чиано — Феррари на трассе «Circuito delle Tre Provincie» («Кольцо трех провинций») в последний раз принял участие в соревнованиях в качестве гонщика. Гонки должны были проходить в гористой местности к югу от Болоньи. Феррари тогда было тридцать три года. За месяц до гонок жена сообщила ему, что беременна. Как обычно, желающих принять участие в заездах в со

ставе «Скудерии Феррари» было предостаточно. Феррари, чтобы не ударить лицом в грязь, выбрал для себя самую мощную машину из гаража «конюшни» — модель 8С-2300 Monza; бок о бок с ним на стартовой «решетке» должен был расположиться Борцаккини на второй 8С-2300. Нуволари изъявил желание выступить в соревнованиях лишь за день до их начала. По этой причине ему пришлось управлять старой шестицилиндровой моделью 1750. Нуволари гнал всю дорогу и приехал в Баньи-делла-Поретта за четыре часа до старта, назначенного на полпятого вечера. Между тем ему еще предстояло пройти трассу и хотя бы поверхностно с ней ознакомиться. Феррари не упустил случая выяснить, в чем секрет мастерства Нуволари, и вызвался ехать с ним вместе. «В первом же повороте, — писал Феррари, — мне показалось, что Нуволари допустил непростительную ошибку и мы сейчас вылетим с трассы и свалимся в кювет. Я вжался в сиденье и схватился за ручки на приборной панели, ожидая неминуемого удара. Но ничего подобного не произошло. Когда я поднял глаза, то увидел, что поворот взят, а капот машины Нуволари уже повернут в сторону прямого участка пути. Я взглянул на своего приятеля. Его лицо походило на непроницаемую маску; похоже, его не взволновало даже то обстоятельство, что машину едва не развернуло на 180 градусов и не вынесло с трассы. Второй и третий повороты он прошел примерно в той же манере. Лишь когда мы миновали четвертую и пятую шпильку, я начал постепенно осознавать, как он это делает. Краем глаза я видел, что Тацио ни на мгновение не отпускает педаль газа и не снижает скорости. Он начинал вписываться в поворот куда раньше, чем это, к примеру, сделал бы я, и сразу же круто разворачивал машину носом в сторону прямого участка дороги, не снимая ноги с педали газа.

После этого машину начинало заносить и она некоторое время шла боком, но занос этот был не случайным, а тщательно спланированным и отработанным. Когда машина, скользя всеми четырьмя колесами, занимала нужное, на его взгляд, положение в пространстве, Нуволари выжимал полный газ и как стрела мчался вперед, не имея нужды поворачивать рулевое колесо, поскольку направление движения было им задано с самого начала». Так благодаря Нуволари Феррари выяснил, как можно осуществлять управляемое скольжение всеми четырьмя колесами. Это знание, впрочем, пришло к нему слишком поздно и никак не отразилось на его карьере гонщика. Но он отлично осознавал, что суть этого почти циркового трюка заключалась в том, что Нуволари хватало выдержки не убирать ноги с педали газа и не сбрасывать скорости ни при каких обстоятельствах. «Не было, пожалуй, еще гонщика, который сочетал бы в себе такое острое чувство единения с машиной и дорогой с почти сверхчеловеческой отвагой», — писал он. Спустя пару часов Феррари получил шанс проверить свое открытие на практике, но не стоит забывать, что он столкнулся в поединке с настоящим гением вождения, каким он, Феррари, никогда не был.

Феррари и Борцаккини, выступавшие на скоростных 8C Monza, стартовали мощно и уверенно. Нуволари же на своей старой модели 1750 некоторое время плелся сзади, вызывая смешки и неудовольствие публики. Но потом, когда прямой участок трассы закончился и начались повороты, он вдавил педаль газа до упора и показал, на что он способен. Но ошибки допускают даже гении. На выезде из Баньи-делла-Поретта гонщики ныряли в туннель, сразу после которого трассу пересекало железнодорожное полотно. Нуволари напрочь забыл о том, что деревянный переезд имел глубокую выбоину, и

влетел в нее на полной скорости передними колесами. Машину подбросило в воздух с такой силой, что механик Децимо Компаньон и слетел со своего кресла; при этом он сорвал с приборной панели ручки безопасности, за которые, зная манеру вождения Нуволари, цеплялся изо всех сил. Нуволари одной рукой вертел рулевое колесо, а другой держал за ногу своего механика, который, вылетев из кабины, шлепнулся на багажник машины и стал соскальзывать на землю. Пришлось остановиться. Сразу же выяснилось, что соприкосновение с глубокой выбоиной на переезде не прошло для машины бесследно. Исследовав автомобиль, механик и водитель пришли к выводу, что сломался привод педали газа. Компаньони снял с себя кожаный брючный ремень, прикрутил его к сломанному сочленению, пропустил свободный конец под капотом и протащил к своему сиденью. Потом они снова пустились в путь, но двигались следующим образом: Компаньони регулировал подачу горючей смеси, с силой дергая за ремень, а Нуволари вертел рулевое колесо и жал на тормоза. Казалось бы, после этого их уделом было плестись в хвосте колонны гонщиков, но они тем не менее победили. Во многом этому способствовало то обстоятельство, что Борцакки-ни, пройдя всего три мили, вынужден был из-за технических неполадок сойти с трассы. Феррари, впрочем, продолжал удерживать лидерство. «Нет, синьор Нуволари, — крикнул Компаньони, перекрывая шум ветра и вой мотора, — вам его ни за что не догнать! Его 2300 куда быстрее нашей 1750». «Ничего! — крикнул ему в ответ Нуволари. — На спуске мы его обставим — вот увидишь». Потом начался спуск, и модель 1750 полетела, как выпущенный из пращи камень. «Тот, кто видел, как Нуволари спускался по дороге Абетоне, — писал репортер газеты Il Littoriale, — как он падал вниз, подобно вы

следившему добычу ястребу, никогда этого зрелища не забудет». Когда Нуволари проезжал Сестолу, его болельщики криками сообщили ему, что он отстает от Феррари на сорок секунд. Между тем до финиша оставалось всего двадцать две мили. «Натяни ремень как следует, Децимо, — скомандовал Нуволари, — и не от-пускай ни при каких обстоятельствах». После этого они помчались еще быстрее и пересекли финишную черту в тот самый момент, когда зрители уже готовились приветствовать как победителя хозяина «Скудерии» — Феррари. Нуволари и Децимо не только наверстали сорок секунд, отделявших их от лидера, но и обошли его на целых тридцать две секунды. «Мне еще никогда не приходилось так ездить», — сказал потом Нуволари своему шефу. «А я, —добавил Децимо, потирая натруженные руки, — еще никогда не испытывал такого ужаса».

Манера вождения Нуволари была принята Феррари в качестве эталона, на который должны были равняться все остальные гонщики «Скудерии». «В отличие от прочих водителей, Нуволари не испытывал угнетенного чувства, если ему доставалась не самая лучшая техника, — писал Феррари, — и никогда не покидал стартового поля, уже распрощавшись в глубине души с победой. Вне зависимости от того, какое место он занимал на трассе — будь то даже седьмое или десятое, — Нуволари никогда не сдавался и, как лев, сражался до самого конца». Именно этого и стал требовать Феррари от своих водителей. Он хотел от них полной самоотдачи на трассе — даже в том случае, если бы ему не удалось предоставить в их распоряжение новейшие машины. «Невероятная гордость Нуволари и его страстное стремление одержать победу, — писал Феррари в за

ключение, — чрезвычайно импонировали болельщикам. Оттого-то они и избрали его своим кумиром».

Отдавая должное гению Нуволари, Феррари тем не менее непрестанно находился в поиске новых талантов. Так, в конце 1931 года он отправил приглашение на собеседование мотогонщику по имени Пьеро Таруффи. Ему было двадцать пять лет, и он происходил из обеспеченной семьи известного римского хирурга. После того как отец взял его в детстве на мотогонки, проходившие на трассе «Тибрское кольцо», Таруффи буквально заболел мотоциклами и автомобилями. В возрасте семнадцати лет он принимал участие в любительском автопробеге от Рима до Витербо, сидя за рулем принадлежавшего отцу Fiat. На следующий год он отправился в Лион, чтобы впервые в жизни увидеть гонки Гран При. По иронии судьбы, это был тот самый Гран При Франции, когда Феррари, почувствовав себя не в своей тарелке, уехал из Лиона, отказавшись участвовать в гонках. С гав мотогонщиком, Таруффи в 1929 году выиграл Королевский Гран При в Риме, обойдя на стареньком Norton 500 мотоциклы фирхмы Bianchi, на которых выступали Нуволари и Варци. Благодаря знанию трассы «Три фонтана», по которой он без конца гонял в юности, а также отличным характеристикам своего старого, но надежного английского мотоциклета, ему удалось взять верх над самыми прославленными мотогонщиками того времени. Хотя он и одержал победу, гонщики фирмы Bianchi произвели на него сильное впечатление. «Контраст между этими двумя людьми был разительный, но это еще больше увеличивало в моих глазах их привлекательность. Варци в своих клетчатых брюках-гольф и коричневой замшевой куртке выглядел как картинка из модного журнала; Нуволари, напротив, был одет подчеркнуто небрежно — в выцветшую синюю рубашку и

потертую кожаную безрукавку. На шее у него, как уздечка, висела запасная цепь, а к поясу была пристегнута
кожаная сумка, где он хранил разводные ключи, запасные свечи и тому подобные вещи» .

Переключившись на автомобили, Таруффи, управляя спортивной Itala с объемом двигателя 2 литра, очень неплохо показал себя в гонках на Кубок Чиано, который, впрочем, выиграл Нуволари. Феррари тоже тогда был на гонках и, возможно, именно в тот день обратил внимание на молодого гонщика. Должно быть, не меньшее впечатление на него произвели и успехи Таруффи в мотогонках. В 1931 году он, выступая все на том же мотоцикле марки Norton в гонке на Гран При Монцы, установил новый рекорд крута, разогнавшись до 112 миль в час. Для этого ему пришлось основательно модифицировать свой Norton. Так, он установил на машину продолговатый, обтекаемой формы бензобак и передвинул опоры для ног дальше к заднему колесу, чтобы обеспе-чить себе таким образом более низкую посадку. Но Таруффи этого было мало, и он продолжал свои опыты по улучшению аэродинамики своего стального коня — возможно, по той причине, что учился на инженера и жаждал применить свои знания на практике. К примеру, он попытался закрыть спицы на колесах специальными обтекаемыми экранами, чтобы уменьшить сопротивление воздуха, но из этой затеи ничего не вышло, поскольку мотоцикл после переделки начал вилять и раскачиваться на ходу.

Феррари ценил опытных мотоциклистов. Он считал, что работа с техникой приучает к дисциплине, которая необходима гонщику, когда он пересаживается с мотоцикла на мощный гоночный автомобиль; кроме того, знание техники помогало свежеиспеченному автогонщику быстрее освоить и почувствовать новую машину.

Таруффи, узнав об условиях перехода в «Скудерию» по телефону, вскочил на свой мотоцикл и помчался в Модену. Воспоминания Таруффи о первой встрече с командой и ее хозяином исполнены самого теплого чувства. «Хотя «Скудерия» появилась не так давно, — писал он, — ее шеф Феррари был человеком известным. Также было хорошо известно, что он во многом определяет судьбу и другой гоночной команды — фирмы Alfa Romeo. Честно говоря, когда я приехал, то здорово нервничал, но Феррари удалось несколькими словами вернуть мне ровное расположение духа. Он говорил кратко и на конкретные темы. «Через неделю тебе предстоит принять участие в двух заездах — тренировочных и на время. Ты инженер, и я не сомневаюсь, что с тренировочными заездами справишься. Что же касается гонок на время по гористой местности — то постарайся показать все, на что ты способен. А теперь иди и выбери себе машину. Можешь взять модель 1750 или модель 2.3 — они обе имеют нагнетатели. Выведи их из гаража, сделай круг и реши для себя, какая из двух машин тебе больше нравится». Я вернулся в офис через час и сообщил, что выбрал модель 2.3. «Очень хорошо, — сказал он. — Об одном тебя прошу — не перестарайся. Мне вовсе не хочется, чтобы ты попал в госпиталь. Или разбил машину. Наши машины дорого стоят». После этого мне предложили подписать контракт. Я должен был получать деньги, положенные мне по контракту, плюс 25 процентов «призовых». Я почувствовал себя настоящим профессиональным автогонщиком с контрактом в кармане, а потому без лишних слов подписал все необходимые бумаги». Феррари отправил приглядывать за молодым гонщиком своего верного Пеппино Верделли. Таруффи хорошо изучил трассу и на тренировочных заездах, проходивших вокруг озера Болесна, показал

неплохие результаты. Потом начались квалификационные заезды по восьмимильной трассе между деревушками Болесна и Монтефиасконе, где должны были проходить гонки «Coppa Frigo» («Кубок Фриго»). Таруффи опять показал отличное время и еще больше уверовал в свои силы. Когда состоялись гонки, он их выиграл, опередив на семнадцать секунд первоклассного гонщика Клементе Биондетти, ездившего на Bugatti с объемом двигателя 2 литра. «После этого я ощутил себя полноправным членом команды», — написал Таруффи. Так «Скудерия Феррари» заполучила гонщика, который сыграл в ее истории заметную роль.

Чтобы отметить окончание сезона 1931 года, Феррари снова организовал банкет — на этот раз в ресторане «Бонисенья» в Модене. Каждый водитель получил золотую цепочку с пластинкой, на которой было выгравировано его имя. Механики фирмы Alfa Romeo получили в подарок золотые запонки. Для механиков «Скудерии» были приготовлены серебряные запонки и конверты с премиальными. Теперь Феррари уже не изображал из себя гонщика, хотя и продлил свою лицензию на право участвовать в гонках на следующий год. Отныне он был патроном — всемогущим хозяином команды, и не было человека, который бы этого не понимал. Для того чтобы члены команды, которая носила его имя, во всей полноте осознали свои достижения, Феррари попросил своего приятеля Феруччо Тести выпустить к окончанию сезона 1931 года специализированную брошюру, где бы говорилось о поставленных командой рекордах и описывались гонки, в которых «Скудерия» одержала свои самые знаменитые победы. Феруччо Тести был не только ветеринаром и бизнесменом, но еще и первоклассным фотографом. Это ему Феррари обязан прекрасной традицией, которая возникла после опубликования не

большой книжечки «Due Anni di Corse» («Два года в гонках») — первого официального буклета, отразившего на своих страницах успехи и рекорды команды; в скором времени буклет стали рассылать спонсорам, бизнесменам и влиятельным людям, на чью помощь и протекцию рассчитывал в будущем хозяин «конюшни». Со временем издание, которое затеял Тести, стало пухнуть, увеличиваться в объеме, и в нем уже было достаточно места, чтобы публиковать рекламу спонсоров «Скудерии», и восторженные письма ее поклонников. По большому счету, на страницах этого издания нашла свое отражение вся история автогонок 30-х годов XX века, а также было показано их дальнейшее развитие в послевоенное время. Хотя тактика и стратегия «Скудерии» постоянно подвергались пересмотру и даже самые ее основы после войны претерпели радикальные изменения, заложенная Тести традиция ежегодного печатания рекламных буклетов продолжала существовать и развиваться на протяжении десятилетий, внедряя в сознание людей мысль о высочайшем статусе команды, которой руководил Феррари.

Впрочем, об успехах «Скудерии» в 1931 году говорилось не только в буклете Тести, но и в официальных изданиях. Так, на обложке популярного спортивного журнала Motori Aero Cicle e Sports появилась фотография команды, сделанная после гонок на приз Масарика в Чехословакии. Под фотографией была надпись, которая гласила: «Во имя престижа итальянского спорта и автомобильной промышленности».

Дино Феррари родился 19 февраля 1932 года и получил при крещении имя Альфредо — в память о своих безвременно ушедших из жизни дедушке и дяде.

«Я принял решение больше в гонках не участвовать», — не без пафоса заявил Энцо, словно забыв о том, что его карьера гонщика давно уже катилась иод уклон и, по большому счету, закончилась в 1924 году, когда он после нервного срыва уехал из Лиона. Похоже, эта мысль давно не давала ему покоя, поскольку в тот день, когда Нуволари обошел его в гонках на приз «Трех провинций», Феррари обмолвился, что, если Лаура родит мальчика, на трассу он больше не выйдет и будет заниматься только менеджментом и устройством дел «Скудерии». О том, как он поступит в случае, если у него родится дочь, он не сказал.

Прошло уже десять лет с тех пор, как Феррари познакомился с Лаурой. Их семейная жизнь складывалась непросто, и в конце концов супруги пришли к негласному соглашению, согласно которому каждый из них должен был по возможности мириться с образом жизни другого. Еще за три года до рождения Дино у Феррари начался роман с Линой Ларди — высокой элегантной темноволосой девушкой, с которой он познакомился в офисе своего приятеля Ренцо Орланди, занимавшегося постройкой железнодорожных вагонов. Лина была родом из Кастельветро — почти средневековой деревушки, находившейся в нескольких милях к югу от Модены неподалеку от местечка Маранелло. Тихий, покладистый характер Лины и ее мягкие манеры являли собой разительный контраст со взрывным характером Лауры, вечно ссорившейся с мужем и его матерью. Встречаясь с Линой — обычно в дневное время, — Феррари наслаждался покоем и заботой с ее стороны. Их отношения продолжались долго — до самой его смерти, а последствия их были таковы, что в конечном счете не позволили окончательно засохнуть семейному древу Феррари.

В начале нового, 1932 года в «Скудерии» произошли

некоторые структурные изменения. Альфредо Каниа-то, купивший было акции Тадини, по зрелом размышлении решил, что они ему без надобности, и перепродал их графу Карло Феличе Тросси — довольно известному гонщику-любителю. Граф заплатил за акции, взяв деньги в банке «Селла», принадлежавшем его семейству, после чего стал полноправным акционером «Скудерии Феррари», а в скором времени — и одним из ее гонщиков. Карло Тросси, или Диди, как стали называть его члены «Скудерии», сам, выступая за рулем модели 8С, выиграл Кубок Галленга — первые гонки 1932 года. «Это был уникальный человек, — писал Феррари, — совершавший с самым беспечным видом столь эксцентрические поступки, каких от него никто не мог ожидать; он был экстравагантен не только в частной жизни, но и на трассе. Этот светловолосый баловень судьбы со свободными, раскованными манерами привнес в атмосферу «Скудерии» дух аристократизма и беззаботности. Не скрою, он был великолепным водителем, но стать великим ему было не дано — возможно, по той причине, что он всю жизнь оставался дилетантом, не желавшим заниматься углубленно ни одним делом. Порхая подобно мотыльку с цветка на цветок, он увлекался то скоростными катерами, то самолетами, то машинами, то коллекционированием редких птиц. А еще он любил все перестраивать — начиная с собственного замка в Гальяни-ко, бухты Параджи и заканчивая принадлежавшей его семье фабрикой по выделке шерстяной пряжи. Короче говоря, образцом целеустремленности и дисциплины граф не был, но всякий, кто его знал, не мог не признать что это был один из самых оригинальных людей, каких

ему только доводилось встречать в своей жизни».

Однажды Тросси пришел в офис и заявил, что граф Джакомо Ачербо — министр правительства Муссолини

и брат капитана Тито Ачербо, героя войны, имя которого было увековечено в названии «Кубок Ачербо», — приехал в Модену и готовится посетить автомастерские «Скудерии». На фотографии, которая была сделана во время правительственного визита, представлено руководство «Скудерии» в полном составе. Одетые в парадные костюмы Феррари и его менеджеры с серьезным видом смотрят в объектив каморы, отдавая дать торжественности момента. На заднем плане видны оттесненные в СТороiry солдатами и карабинерами механики «Скудерии». Они одеты в комбинезоны и, в отличие от начальства, все как один ухмыляются, полагая, должно быть, что фотограф их не видит.

В 1932 году положение «Скудерии» в мире гонок упрочилось еще больше, а количество талантливых гонщиков, выступавших в ее составе, увеличилось. К примеру, в престижных тысячемильных гонках «Mille Miglia» участвовало только четыре машины команды Alfa Romeo, зато «Скудерия» выставила на эти гонки целых девять машин — пять моделей класса 2300, три — 1750 и одну — 1500. За рулем одной из машин серии 1750 сидела баронесса Мария Антуанетта Аванцо — самая знаменитая итальянская гонщица 30-х годов. Она начала свою карьеру гонщицы, участвуя в заездах по песчаным пляжам датского острова Фано. Когда во время гонок ее мощный двенадцатилиндровый Packard вдруг задымил, а потом загорелся, она, чтобы потушить пожар, недрогнувшей рукой направила пылавшую машину прямо в морские волны. Выбравшись на берег, Мария Антуанетта, по словам Аскари, который был рядом с ней и все слышал, сказала: «В следующий раз я выберу Fiat». Приехав домой, она обнаружила стоявший рядом с парадным входом ярко-красный Fiat, который презентовал ей Аскари. Выловленный же из моря

Packard Аскари забрал себе и некоторое время на нем ездил, предварительно его отремонтировав. Когда Феррари видел эту машину, она напоминала ему о войне: на подобных автомобилях с моторами «два по шесть» имели обыкновение разъезжать прикомандированные к итальянской армии американские офицеры. Впоследствии Феррари утверждал, что двенадцатицилиндровый мотор Packard, характерный рев которого эхом отзывался у него в ушах всякий раз, когда он вспоминал войну, стал для него своеобразным источником вдохновения, когда он обдумывал компоновку двигателя для первой гоночной машины, носившей его имя.

7 апреля у выезда из Модены выстроились готовые к гонкам «Mille Miglia» все девять машин «Скудерии». На их бортах и капотах стараниями механиков были выведены огромные номера, во главе этого внушительного кортежа, направлявшегося в Брешию, в закрытом лимузине Alfa Romeo ехал Феррари. Тысячемильную гонку выиграл Борцаккини, выступавший за команду Alfa Romeo; выступавшие в составе «Скудерии» Тросси и Скарфиотти заняли соответственно второе и третье места. Все остальные почетные места вплоть до девятого (за одним исключением) также заняли машины марки Alfa Romeo. Баронесса шла на десятом месте, пока технические неполадки не заставили ее сойти с трассы в районе Перуджи. Бывший мотогонщик Таруффи, ездивший в паре с Эудженио Сиеной, уговорил его надеть защитный шлем, который не раз спасал мотоциклистов ОТ тяжелых травм, о чем Таруффи знал по собственному опыту.

Во время сезона 1932 года дизайнер фирмы Alfa Romeo Яно, делавший упор не на количество, а на каче ство, закончил и опробовал свой главный шедевр — од поместную Tipo B (или P3, как впоследствии стали назы

вать эту модель). Новая машина выехала из ворот фабрики как раз перед началом намеченного на июнь Гран При Италии. «Скудерии» же приходилось пока что больше полагаться на количество. Тысячемильные гонки в очередной раз показали, какой значительный доход «конюшне» приносят любители, оплачивающие свое участие в заездах. Эти люди или сами обладали большими средствами, или имели богатых спонсоров. В числе последних можно назвать такого гонщика-любителя, как Сестриере — инструктора по горнолыжному спорту, пользовавшегося особенным благоволением со стороны принцессы Пьомонтской, находившейся в близком родстве с королем Виктором-Эммануилом. К этому разряду можно причислить и Энрико Зиглера, выступления которого финансировал президент Королевского итальянского автомобильного клуба. Интересно, что «Скудерия», имевшая массу спонсоров, в некоторых случаях и сама выступала в этом качестве. К примеру, она финансировала участие в крупных соревнованиях таких известных мотогонщиков, как Джордано Алдригетти и Марио Герси, выступавших на мотоциклах Rudge и Norton, а также Таруффи, который, хотя и стал членом «Скудерии», изредка пересаживался на мотоцикл. С приходом в «Скудерию» новых гонщиков работы в мастерских заметно прибавилось, соответственно увеличился и штат механиков. Все они, включая Децимо Компаньони, механика знаменитого Нуволари, день и ночь колдовали над находившимися под их попечением многочисленными Alfa Romeo разных моделей и серий, стремясь повысить их скоростные, аэродинамические и прочностные характеристики. Назначенный тест-пилотом «Скудерии» Эудженио Сиена тут же проверял внедренные в конструкцию технические новинки, обкатывая модифицированные машины

на Виа Эмилия. «Скудерия» также наладила весьма плодотворное сотрудничество с фирмой по производству карбюраторов, принадлежавшей Эдорадо Веберу. Феррари отлично понимал необходимость кооперации между фирмами, занимавшимися развитием новейших технологий, и рассчитывал извлечь из этого немалую для себя выгоду. По этой причине он свел Вебера с представителями местного отделения фирмы Shell. На Shell не только производили высококачественное топливо, но также изучали проблемы сгорания различных типов горючих смесей. Сотрудничество этих двух фирм полностью себя оправдало, и предприятие Вебера, прежде мало кому известное, скоро стало считаться одним из ведущих в своей отрасли — во многом по той причине, что Вебер выпустил двухкамерный карбюратор, издававший при работе характерный звук. Со временем мощный многоцилиндровый двигатель с установленными на нем двумя или тремя карбюраторами Вебера с изящно изогнутыми трубками стал такой же неотъемлемой принадлежностью классического итальянского автомобильного дизайна, как великолепный кузов из мастерской Загато или колесо с двойным рядом спиц, разработанное Боррани.

В июле 1932 года на автомобилях Феррари впервые появилось изображение эмблемы Франческо Баракки, ставшее с тех пор фирменным знаком «Скудерии». Машины 8С-2300 с вздыбленной черной лошадью на капотах заняли первое и второе места в двадцатичстырехча-совых гонках в Спа в Бельгии. Первыми пришли к финишу Антонио Бривио и Эудженио Сиена; следом за ними финишную черту пересекли Пьеро Таруффи и его механик Гвидо Д'Ипполито. Говорят, что Феррари в 1931 или 1932 году навестил супругов Баракка для того, чтобы попросить у них разрешение использовать эмб

лему их сына. Так это было или нет — неизвестно, но, когда машины «Скудерии» переправили через перевал Сен-Готард в Бельгию и они выехали на трассу в Спа, эмблема с черной лошадью на желтом щите уже красовалась на их ярко-красных капотах. Таким образом, все те, кто был на гонках в Спа, стали свидетелями рождения нового фирменного знака, которому было суждено снискать себе всемирную славу.

Фирма Alfa Romeo передала «Скудерии» «на пробу» первую модель РЗ только в августе. Нуволари мигом осознал все преимущества новой машины, имевшей рядный восьми цилиндровый двигатель с нагнетателем, и без труда выиграл на ней гонки на Кубок Ачербо. Бор-цаккини с новой машиной не так повезло: в гонках на трассе имени Масарика в Брно у его РЗ возникли проблемы с тормозами, и он не смог дотянуть до финиша. Впрочем, у РЗ это была единственная неудача за весь сезон. Эта машина ездила гак, как выглядела, — то есть великолепно. Модель РЗ была длинным обтекаемым одноместным гоночным автомобилем со сквозными вентиляционными отверстиями в капоте и двумя длинными выхлопными трубами, которые тянулись но обе стороны от мотора вдоль всего кузова. Характерной чертой этой модели был напоминавший хвост аэроплана аэродинамический гребень на багажнике. Другими словами, это была классическая гоночная машина 30-х годов, построенная ради достижения максимальной скорости. Надо сказать, что в ту эпоху всякое транспортное средство, конструировавшееся для достижения максимальной скорости, просто обречено было выглядеть красиво и элегантно.

Увы, у людей, которые построили эту замечательную машину, руки были связаны — фирма Alfa Romeo заключила с государством ряд контрактов на выпуск раз

личных машин военного назначения, и ее руководство, конечно же, отдавало приоритет выполнению военных заказов. Ничего удивительного — экономическая депрессия тридцатых годов сильно сказалась на покупательной способности населения, и финансовое положение многих фирм, выпускавших легковые автомобили, было незавидным. Муссолини не преминул этим воспользоваться, заставив инженеров, дизайнеров и производителей сконцентрировать свои усилия на выпуске военной техники. Бесспорно, изготовление военной техники обеспечивало производителю твердый доход, в то время как расходы на разработку и выпуск гоночных автомобилей — особенно машин класса «Большой приз» — чаще всего не окупались. В начале 1933 года фирма Alfa Romeo объявила, что окончательно уходит из гонок и ее команда больше выступать на соревнованиях не будет. После этого фирма попала под опеку Instituto di Riconstruzione Industriale — Института реконструкции промышленности (ИРП). Такого рода опека представляла собой не что иное, как осуществление политики протекционизма и регулирования деятельности фирмы со стороны государства. Феррари боролся, как лев, чтобы закрепить за «Скудерией» экспериментальный цех, где на Alfa Romeo конструировали и собирали гоночные автомобили; более того, он считал, что имеет на это полное право. И в самом деле, «Скудерия» представляла интересы Alfa Romeo как внутри, так и за пределами Италии целых три года — и, как казалось Феррари, не без успеха. Специалисты «Скудерии» научились настраивать, модернизировать и форсировать двигатели, знали, как усилить, заменить или переделать тот или иной узел рамы или шасси. Кроме того, у «Скудерии» было множество поклонников, спонсоров и деловых партнеров. Это не говоря уже о победах води те

лей «Скудерии» на гонках. В течение сезона 1932 года команда участвовала в общей сложности в пятидесяти соревнованиях, а ее гонщики поднимались на верхнюю ступень подиума двадцать шесть раз. Немаловажно и то обстоятельство, что Феррари отлично знал, как использовать победы своей «конюшни» в рекламных целях. Впрочем, какие бы аргументы в свою пользу Феррари ни выдвигал, руководство Alfa Romeo на все его просьбы отвечало решительным «нет». Более того, менеджмент Alfa, который с 1933 года возглавил новый, незнакомый Феррари человек по имени Уго Гоб-бато, отказался передать «Скудерии» шесть готовых машин модели Р3. Волею руководства фирмы лучшие гоночные машины Италии были заперты в экспериментальном цеху в Портелло, где они простояли, затянутые паутиной, несколько месяцев — вместе с уникальным оборудованием цеха, которое тоже больше не использовалось.

Таким образом, сезон 1933 года «Скудерии» пришлось начинать на машинах старых серий. В ее распоряжении находились одиннадцать машин модели 8С: шесть типа Monza (Grand Prix) и пять спортивных; кроме того, в гаражах «Скудерии» стояли две совершенно устаревшие 1750-е, а также несколько машин, принадлежавших клиентам — гонщикам-любителям. Чтобы разжиться новейшей техникой, отсутствие которой не могло не сказаться на результатах гонок и престиже команды, Феррари начал искать подходы к другим производителям — в частности, сделал попытку договориться с американской фирмой Duesenberg, которая разработала для гонок «Иидианаполис 500» одноместную гоночную модель. Велись переговоры и с такими фирмами, как Maserati и британская MG. Основная проблема заключалась в том, что «Скудерия», собрав под своими

знаменами многих талантливых гонщиков, не имела машин такого класса, которые позволили бы ее водителям продемонстрировать свои возможности. Феррари принял решение принимать в команду только таких водителей, которые сами покупали себе машины, чтобы потом участвовать на них в гонках под знаком «Скудерии». Как заметил тогда по этому поводу Таруффи, «деньги, как обычно, перевесили все другие обстоятельства».

Между тем соревнования шли своим чередом: были победы, были и поражения, а иногда случались драмы и подлинные трагедии. В марте Нуволари одержал победу в захватывающих гонках на Гран При Туниса. Потом он выиграл гонку «Mille Miglia», которая в 1933 году прошла на удивление вяло и неинтересно. Единственным достойным упоминания было то обстоятельство, что у Нуволари в районе Апеннин сорвало глушитель, отчего его машина весь оставшийся до финиша путь завывала, как идущий на малой высоте аэроплан. Однако 23 апреля на гонках в Монако, когда Нуволари вновь оказался на стартовом поле вместе с Акилле Варци, давнее соперничество этих двух замечательных гонщиков возобновилось, сообщив тем самым соревнованиям дополнительную интршу. Нуволари в Монако возглавлял группу из четырех гонщиков «Скудерии», ездивших на 8C Monza, двигатели которых в мастерских Модены модернизировали, увеличив их объем до 2,6 литра. Варци сидел за рулем новейшей Bugatti Tip 51 с рабочим объемом двигателя 2,3 литра, сконструированной известным инженером, выходцем из Милана, создавшим свою маленькую автомобильную империю в районе Эльзас-Лоррейн. Гонки на Гран При Монако проводились с 1923 года, и чрезвычайно трудная трасса, проходившая по улицам города, всегда представляла немалое испытание для гонщика, что, впрочем, делало эти гонки одними

из самых зрелищных и насыщенных событиями из всех проводившихся в Европе соревнований такого рода. По **ЭТОЙ** причине в Монако были представлены практически все фирмы, претендовавшие на лидерство в сфере автогонок, и, соответственно, значительное количество самых разнообразных автомашин, которые, проносясь нестройной колонной по узким извилистым улочкам, заставляли кричать от восторга теснившихся на тротуаре зрителей, имевших возможность видеть и машины, и знаменитых гонщиков чуть ли не на расстоянии вытянутой руки. Не следует также забывать, что трасса в Монако являлась неплохим испытательным полигоном для техники, поскольку машинам здесь нужно было иметь достаточно мощности, чтобы взять длинный и довольно крутой подъем от гавани до располагавшегося в самом центре роскошного казино. Им также требовались маневренные качества, необходимые для преодоления многочисленных шпилек и поворотов, и хорошие прочностные характеристики, поскольку уличное покрытие оставляло желать лучшего, местами представляло собой булыжную мостовую и изобиловало всевозможными трещинами и ухабами.

Таруффи, не принимавший участия в соревнованиях, получил возможность наблюдать за ними в качестве зрителя — в частности, следить за всеми перипетиями напряженной дуэли между Варци и Нуволари, продолжавшейся в течение трех с половиной часов, то есть практически все время, пока длились гонки. Хотя в частной жизни эти люди относились друг к другу совсем неплохо, стоило им только оказаться на трассе вместе, как они сразу же вступали в ожесточенную бескомпромиссную борьбу. Зрелищность и напряженность разгоревшейся схватки еще больше подчеркивал существовавший между гонщиками разительный контраст. Вар

ци был моложе Нуволари на десять лет; он обладал суровым, строгим лицом и странным взглядом: казалось, его глаза постоянно заглядывали внутрь его собственной души, будто выискивая в ней какие-то мрачные тайны. Перед гонками он надел тщательно отутюженный белоснежный костюм и защитный шлем из белой кожи. Как всегда, он был безукоризненно причесан и выбрит и имел несколько стерильный вид. Нуволари, напротив, выглядел чрезвычайно колоритно. На нем были синий защитный шлем, желтая рубашка, голубые брюки и высокие ботинки, перетянутые желтыми шнурками — желтый был его любимым цветом. Отравляясь на гонки, Нуволари никогда не забывал положить в карман брюк бумажник, где у него хранились фотография жены и двух его сыновей, а также снимок, на котором были запечатлены его отец и дядя на охоте. Варци был выше подобных предрассудков: казалось, ничто на свете, кроме гонок, его не интересовало. «У Варци был свой собственный неповторимый стиль вождения, — писал о нем спортивный репортер и гонщик-любитель граф Джонни Лурани. — Он водил очень методично, никогда не допускал промахов и был точен, как швейцарские часы. В Нуволари же, если продолжить это сравнение, было что-то от часов с кукушкой — он мог выскочить из-за поворота и атаковать соперника в самый не подходящий для него момент. Он всегда был полон сюрпризов» . Таруффи буквально завораживал поединок между этими двумя гонщиками; тем более, он отлично помнил, как они отчаянно боролись между собой, когда выступали на мотогонках. «Они обладали абсолютно разными темпераментами и манерой вождения, но как гонщики не уступали друг другу. — писал позже Таруффи. — Нуволари был настоящим автоакробатом, мастером езды на пределе возможностей; Варци же был точен и выверен в дви

жениях, как автомат. Яркая манера вождения Нуволари неизменно вызывала восторг публики; холодная, рассудочная езда Варци, напротив, оставляла зрителей равнодушными. При этом настоящие эксперты никак не могли прийти к выводу, кто из них двоих лучше».

На протяжении девяноста девяти кругов из ста красная Alfa и голубой Bugatti, мчась но извилистым улицам, попеременно обходили друг друга, вновь и вновь атаковали или шли рядом, словно привязанные. На ладонях водителей от постоянного соприкосновения с ручкой переключения передач образовались мозоли. Когда до финиша после более чем трехчасовой гонки оставалось пять кругов, Нуволари почувствовал, что мотор его машины начинает сдавать. Когда они проходили шпильку «Газометр», Варци обошел его и вырвался вперед. Но потом, когда начался крутой подъем, Нуволари умудрился проскочить мимо Варци на площади у казино, и, когда они пошли на сотый крут, Нуволари по-прежнему его опережал. Теперь настала очередь Варци атаковать, что он и не преминул сделать. Когда он начал обходить Нуволари, тот, вдавив педаль газа до упора, хотел увеличить отрыв, но в это мгновение из-под капота его машины вырвались яркие языки пламени. Нуволари остановил машину, как бешеный выскочил из кабины и стал толкать свою 8C к финишу. К нему на помощь, хотя это было и против правил, пришел механик, и они стали толкать машину вместе. Однако их движение к финишу было остановлено появлением маршалов, начавших с помощью огнетушителей борьбу с огнем. Варци, который не поднимался на верхнюю ступень подиума уже более года, взял реванш за проигрыш на тысячемильных гонках и был на седьмом небе от счастья. Нуволари же после гонок повез свою поврежденную машину в Модену. Когда механики «Скудерии» сняли с его 8C ка

пот, выяснилось, что мотор полностью выгорел и ни на что не годен.

Нуволари пришел к выводу, что машины, на которых «Скудерия» посылает его в бой, ненадежны. Сказывались годы эксплуатации, а также постоянные модернизации, которые вызывали перенапряжение конструкции. После июньских гонок на Гран При Марна, которые Нуволари проиграл из-за того, что его опять подвела старая техника, он не выдержал и подписал контракт с братьями Мазерати. Те предложили к его услугам новую модель с объемом двигателя 3 литра, за рулем которой он должен был участвовать в гонках в Сна. Когда Феррари узнал об этом, то страшно разгневался и отправился выяснять отношения с братьями Мазерати. Состоялся нелицеприятный разговор, результатом которого стал временный компромисс: гонщики «Скудерии» могли выступать на машинах фирмы Maserati, хотя рисовать на капоте вздыбленную лошадь на желтом геральдическом щите им запрещалось. Нуволари выиграл на Maserati гонки в Сна и следующие — на Кубок Чиано, но Феррари радости по этому поводу не испытывал: перед гонками было объявлено, что Нуволари окончательно переходит в команду Maserati, причем не один, а со своим механиком Компаньони и другим гонщиком «Скудерии» — Борцаккини. Прошло совсем немного времени, и из «Скудерии» ушел Таруффи: вечные проблемы с техникой надоели ему ничуть не меньше, чем Нуволари. Он вернулся в команду Norton и снова стал участвовать в мотогонках, соревнуясь с гонщиками, спонсором которых был Феррари. Потом Таруффи тоже перешел в команду Мазерати. После того как он одержал несколько побед отношения между ним и Феррари испортились окончательно. «Феррари терпеть не мог, когда его гонщики терпели поражение», — замечал Таруф

фи, забывая упомянуть, что в подобной ситуации страдала не только гордость Феррари, но и его кошелек, поскольку «конюшня» лишалась призовых денег.

Случаи «дезертирства» из команды потребовали со стороны Феррари немедленных активных действий. Он знал, что уход Нуволари к братьям Мазерати, старым соперникам фирмы Alfa Romeo, вызовет среди ее руководства замешательство, и решил этим воспользоваться. Феррари позвонил своему другу Марио Ломбардини из миланской фирмы Pirelli, чтобы заручиться его содействием, и выехал в Милан. В ресторане «Пипори» в Милане произошла знаменательная встреча: Феррари, граф Карло Тросси, Ломбардии и и другие сотрудники фирмы Pirelli прямо за обеденным столом набросали проект нового спонсорского соглашения, которое позволяло Феррари — на этот раз на абсолютно законных основаниях — затребовать у руководства Alfa Romeo стоявшие без дела в экспериментальном цеху машины модели РЗ. Главному менеджеру фирмы Alfa Уго Гобба-то ничего не оставалось, как уступить. Однако эта сделка стоила Феррари недешево. Начиная с 1930 года выплаты «Скудерии» фирме Alfa удваивались каждый год — с 271 ООО лир (30-й г.) до 473 ООО лир (31-й т.) и до 844 ООО лир (32-й г.). Теперь Феррари предстояло выплатить фирме Alfa уже 1 676 ООО лир. Впрочем, дело того стоило, и Феррари поторопился перевезти шесть машин РЗ и прилагавшиеся к ним запчасти из Милана в Модену. Вместе с машинами Феррари удалось заполучить и кое-кого из сотрудников фирмы — в частности, тест-пилота Аттилио Мариони и своего старого приятеля инженера Луиджи Бацци. Луиджи отлично помнил, что именно Феррари переманил его с завода Fiat на Alfa Romeo и сделал техническим директором фирмы, и был

только рад возобновить старое знакомство и деловое сотрудничество.

Получив новые машины, Феррари занялся укреплением состава команды: он хотел знать наверняка, что его драгоценные Р3 попадут в надежные руки. Первым делом он пригласил в команду своего старого друга Кампари. Кроме того, он подписал договор с тридцатипяти-летним Луиджи Фаджиоли — талантливым и бескомпромиссным гонщиком, больше известным широкой публике под прозвищем Абруццкий бандит. В команду был приглашен также Луи Широн — опытный гонщик из Монако двумя годами моложе Фаджиоли. Результаты затеянных Феррари кадровых реформ не замедлили сказаться: Фаджиоли выиграл Кубок Ачербо, обставив Maserati, которыми управляли такие асы, как Нуволари, Борцаккини и Таруффи. Потом Фаджиоли победил в Гран При Комминжа и пришел вторым в Мирамасе после Широна, которого до такой степени восхитила легкость, с какой слушалась руля Р3, что он, возвращаясь н боксы, крикнул: «Ехать на ней все равно что на велике!»

10 сентября 1933 года на автодроме в Монце состоялось сразу две гонки. Первая и самая важная — Граи При Италии — проходила на комбинированной трассе: сначала гонщики должны были ехать по кольцевой трассе, а потом — по скоростному овалу с бетонным покрытием и ограждающей насыпью. Эти соревнования выиграл Фаджиоли, сумевший сделать рывок и обойти чуть задержавшегося во время пит-стопа Нуволари буквально на последних метрах перед финишной чертой. Хотя ранние старты и неважная погода сказались на посещаемости гонок и зрителей вдоль трассы стояло немного, 10 сентября стало днем подлинного триумфа «Скудерии».

Гонки, намеченные на вторую половину дня — Гран

При Монцы, — проходили исключительно по овалу и состояли из трех заездов и финала. Во время второго заезда стартовали семь машин, но только три из них добрались до своих боксов, чтобы заправиться и продолжить гонки: в Южном повороте столкнулись сразу четыре машины; в результате столкновения Кампари и Борцаккини погибли на месте. Интересно, что два других гонщика — граф Карло Кастельбарко и Нандо Барбиери, чьи машины также разбились всмятку, — не получили даже царапины. Руководство «Скудерии» в знак траура сняло свои машины с соревнований. Удрученные смертью товарища, гонщики «Скудерии» паковали вещи и готовились отбыть в Модену. Между тем гонки на Гран При Монцы продолжались, и зрители, которых во второй половине дня заметно прибавилось, стали свидетелями еще одной трагедии: Bugatti графа Чайковского вылетел с трассы на месте предыдущей аварии, врезался в ограждение, перескочил через него и загорелся. Гонщик погиб. Некоторые из находившихся на трибунах людей — в том числе и Таруффи, который участвовал в утренних гонках, но в заездах на Гран При Монцы участия не принимал, полагали, что причиной катастроф в Южном повороте, завершившихся гибелью гонщиков, стало вытекшее из поврежденного картера двигателя моторное масло. Таруффи отмечал, что маршалы после утренних гонок присыпали масло песком, но, как видно, чтобы предотвратить аварию, этого было недостаточно. Таруффи оставалось только благодарить свою счастливую звезду, что во время утренних заездов у него сломалась ось, а Нуволари, у которого он попросил запасную, в довольно грубой форме ему отказал. «Он в своей излюбленной саркастической манере так мне прямо и заявил, что ничего мне не даст, — писал впоследствии Таруффи. — Я не стал с ним спорить, ос

тавил все как есть и на трассу больше не вышел. Воз-

можно, это спасло мне жизнь».

Феррари потрясла смерть старого друга, над которым он вечно подтрунивал. Ничего удивительного — Кампари с его любовью к оперному пению и впрямь казался многим людям весьма забавным. К примеру, о нем рассказывают такой случай: когда Кампари выступал в оперном театре города Бергамо, один из зрителей крикнул, что ему место не в оперном театре, а на гоночной трассе. Кампари устремил взгляд в темноту, отыскивая глазами крикуна, после чего с непередаваемой иронией в голосе сказал: «Когда я участвую в гонках, мне кричат из толпы, чтобы я шел петь. Когда я пою, мне предлагают участвовать в гонках. Так что же мне делать? »

Но Феррари никогда не сомневался в том, что Кампари — прирожденный гонщик. Более того, смерть этого сорокалетнего человека знаменовала для него конец целой эпохи — эпохи первого поколения великих итальянских гонщиков.

Глава третья

Довольно скоро родители Дино Феррари поняли, что у их сынишки не все в порядке со здоровьем. Согласно статистике, одного мальчика из пяти тысяч поражает тяжелое генетическое заболевание, известное под названием мышечной дистрофии Дюшене. И первый сын Энцо Феррари оказался тем самым ребенком, который вытянул несчастливый билет. Дистрофия Дюшене, раз рушающая мышечные клетки, диагностируется в возрасте от двух до семи лет; по достижении же двадцатилетнего возраста человек, пораженный этим заболеванием, обычно умирает.

Болезнь особенно жестока именно с мальчиками, поскольку в их генах только одна Х-хромосома. Если она повреждена, то клетки, вместо того чтобы расти, получают от нее команду со знаком «минус» — другими словами, сигнал к саморазрушению и деградации. У девочек же, имеющих две Х-хромосомы, здоровая хромосома берет на себя функции поврежденной, вследствие чего необратимые патологические изменения в организме в юном возрасте не наступают; тем не менее болезнь может дать о себе знать в зрелые или преклонные годы.

Когда родителям Дино наконец сообщили, почему их сын постоянно испытывает слабость и недомогание, мать мальчика сразу же решила, что носителем ужасной болезни является она. Похоже, отец Дино, которого горе совершенно выбило из колеи, думал то же самое и даже не пытался ее разубедить или утешить. В наше просвещенное время, когда люди хорошо знают, что такое психотерапия, а врачи имеют возможность узнавать о генетических аномалиях заранее и могут в некоторых случаях их устранить, подобная реакция со стороны родителей Дино наверняка показалась бы не совсем адекватной или просто примитивной. Не следует, однако, забывать, что молодость этих людей пришлась на 20 —30-е годы XX века, когда о психотерапевтах почти никто не слышал и не существовало не только препаратов для борьбы с генетическими заболеваниями, но и самого обыкновенного пенициллина.

На склоне лет Феррари писал, что их с Лаурой соединила общая любовь к автомобилям и к миру автогонок. Однако женщин в этот мир допускали крайне редко. По крайней мере, на большинстве фотографий, сделанных Ферручо Тести, где запечатлены гонщики, механики, всевозможные знаменитости, торжественные мероприя

тия и парадные обеды в честь победы той или иной команды, женщины отсутствуют. При этом Лаура немало сделала для процветания «Скудерии»: во-первых, она неплохо разбиралась в финансовой стороне дела, а во-вторых, зная упрямство своего мужа, частенько удерживала его от необдуманных поступков и резких заявлений, которые могли бы ему повредить в глазах его акционеров или спонсоров. Кроме того, поскольку Энцо Феррари стал с годами все больше времени проводить в Модене и ездить с командой отказывался, Лаура часто занимала его место в лимузине и, возглавив колонну из автомобилей и автобусов, путешествовала по итальянским городам и местечкам, всюду, где только можно, рекламируя достижения «Скудерии Феррари». Болезнь Дино и сопутствовавшие ей мрачные прогнозы нанесли первый жестокий удар по искренним, добросердечным отношениям, сложившимся между супругами. Они стали все больше отдаляться друг от друга, а стрелка незримого барометра, определявшего степень их приязни друг к другу, все чаще замирала на отметке «буря».

Кампари погиб, Нуволари и Таруффи переметнулись к братьям Мазерати, а Фаджиоли заявил, что Mercedes Benz предложил ему контракт на огромную сумму и он намеревается его подписать. Эудженио Сиена, талантливый гонщик-испытатель, тоже ушел из команды — с тем чтобы создать собственную «конюшню». По этой причине и в силу ряда других обстоятельств в 1933 году в тексте выпускаемого Ферручо Тести еже годного рекламного буклета «Скудерии» не раз проскальзывали мрачные, минорные нотки. «За последние четыре года нам не раз приходилось сталкиваться с различными трудностями: отсутствием должного внима

пия со стороны спонсоров, серьезными техническими проблемами и тяжелыми потерями в кадровом составе», — писал он. С другой стороны, результаты, которых добилась «конюшня» Феррари на гонках в течение сезона 1933 года, выглядели весьма впечатляюще. В общей сложности гонщики «Скудерии Феррари» выезжали на трассу пятьдесят четыре раза и одержали в различных соревнованиях тридцать четыре победы. Эти результаты позволяли Феррари смотреть в будущее с известным оптимизмом, тем более ему удалось подписать контракт с Акилле Варци, который должен был занять вакантное место ведущего гонщика команды, принадлежавшее ранее Нуволари. Признаться, Варци никогда особенно Феррари не нравился, хотя он и отдавал ему должное как чрезвычайно талантливому гонщику. «Достоинства и недостатки водителя Варци являлись прямым продолжением достоинств и недостатков Варци человека, — писал он. — Он был умен, холоден, расчетлив, чрезвычайно точен и сдержан в словах — за исключением тех случаев, когда он разбирал недостатки других гонщиков. Если бы мне потребовалось коротко его охарактеризовать, я бы назвал его человеком, напрочь лишенным жалости» .

Перед началом сезона 1934 года представители Alfa Romeo заявили, что фирма возвращаться в гонки и вмешиваться в деятельность «Скудерии Феррари» более не намерена. Руководство фирмы также дало указание своему инженеру Бацци помочь механикам «Скудерии» переделать модель Р3 в соответствии с новыми требованиями, предъявлявшимися к машинам класса Гран При: теперь их вес не должен был превышать 750 килограммов. Взамен руководство фирмы потребовало от Феррари подписать контракты с двумя алжирцами, которым в свое время были обещаны Р3, находившиеся

ныне в гаражах «Скудерии». Это были Марсель Лего и еще один молодой водитель, имя которого сейчас мало кто помнит, но который, будь судьба к нему более милостивой, мог стать выдающимся гонщиком.

Ги Молль, родившийся в Алжире в 1910 году в семье каталонцев, едва успел отслужить в армии и вернуться домой, как его приятель Марсель Лего обратился к нему с предложением купить машину марки Bugatti. Ги попросил деньги у отца — владельца транспортной фирмы и нескольких виноградников. Поскольку отец отказал, Ги заявил, что если отец не купит ему машину, то он, Ги, уйдет из дома и отец никогда его больше не увидит. Отец сдался, и Ги получил столь любезную его сердцу Bugatti. Через три недели в гонках на Гран При Марселя в Мирамасе Ги Молль, управляя своей новенькой Bugatti, занял третье место, уступив лишь Раймону Сом-меру и Тацио Нуволари. Во время сезона 1933 года он также показал очень неплохие результаты. Впрочем, когда Ги по протекции фирмы Alfa вступил в команду Феррари, ничто не говорило о том, что «Скудерия» заполучила в его лице настоящий феномен. Судя по весьма скромной сумме, проставленной в договоре, который подписал с ним Феррари, Энцо тоже ничего подобного не предполагал. Ги должен был получать 1500 лир в месяц и 30 процентов призовых. Что же до страховки, то ему предлагалось приобрести ее на собственные средства.

Феррари послал на гонки в Монако пять машин, у которых после модернизации рабочий объем двигателя был увеличен до 2,9 литра. Тогда Феррари впервые осознал, что великий Варци, ко всем прочим его недостаткам, еще и капризен. Так, он заявил механикам, что сиденье расположено для него слишком низко. Те начали менять на сиденье кожаные подушки, но требуемой

Варци высоты добиться никак не могли. Тогда на помощь механикам пришел Бацци и сам стал манипулировать подушками. Скоро выяснилось, что две подушки для Варци — слишком низко, а три — высоковато. Бацци предложил Варци пойти попить кофе, пообещав гонщику, что, когда тот вернется, с сиденьем все будет в порядке. Как только Варци удалился, Бацци схватил газету Феррари, сложил се вчетверо и подсунул под сиденье машины Варци. Выпив кофе, Варци вернулся в гараж, залез в кабину, сообщил, что высота в норме, и рассыпался перед Бацци в благодарностях. «В газете было шесть страниц, и как-то особенно повлиять на высоту сиденья она не могла, — мрачно замечал по этому поводу Феррари. — Но Варци всегда был убежден в правоте собственных суждений, даже абсурдных. А то, в чем он был убежден и во что верил, он готов был защищать до конца». Впрочем, как бы ни был убежден Варци в том, что он великий гонщик, в Монако, где он в прошлом году победил Нуволари, его обошел новичок команды Ги Молль. А еще Ги Молль обошел на последнем круге Ши-рона, который настолько уверовал в собственную победу, что ослабил бдительность, и на одном из поворотов его занесло. Вот тогда-то молодой алжирец его и достал. «В тот день, — писал Феррари, — Молль продемонстрировал настоящий чемпионский стиль вождения и заставил меня уверовать в его способности» .

Феррари любил рассказывать историю о том, как на трассе в Монтенегро (Черногория) Молль обошел Варци, но потом вынужден был остановиться, поскольку у него лопнула шина. Сменив колесо, алжирец сломя голову помчался вдогонку за своим соперником и довольно быстро его нагнал. Феррари, думая об успехе команды и опасаясь, что поединок между этими двумя гонщиками может привести к столкновению, махнул ему рукой,

призывая его не слишком наседать на Варци. В это мгновение машину Молля занесло, и она как волчок закрутилась на трассе. Овладев наконец ситуацией и развернув машину в нужном направлении, Молль махнул Феррари в ответ — дескать, вас понял. «Я был поражен, — писал Феррари. — Никогда прежде мне не приходилось наблюдать такого поразительного самообладания перед лицом опасности. У Молля было то, что делает талантливого

гонщика по-настоящему великим».

Сезон 1934 года начался для «Скудерии» очень удачно. Тысячемильные гонки «Mille Miglia» не были более приоритетом для команды, которая отныне стремилась побеждать в Больших призах. Тем не менее Варци на «Mille Miglia» снова одержал победу над Нуволари. Оба великих гонщика управляли машинами Alfa. Нуволари прихватил с собой в качестве второго водителя Эудже-нио Сиену. Гонки начались в дождь, и Варци лидировал всю дорогу до Терпи. Когда небо расчистилось, Нуволари начал атаковать и в районе Болоньи уже опережал Варци на целых три минуты. Потом дождь возобновился и шел, то затихая, то начинаясь снова. Чтобы лично выяснить, что происходит на трассе, Феррари, воспользовавшись затишьем, выехал в Имолу, где находилась бензозаправочная станция. Он подкатил к ней как раз в тот момент, когда туда заезжал Варци. Феррари по телефону сообщили, что дождь, согласно прогнозу, будет лить всю дорогу до Брешии, и он велел приготовить д\я своего гонщика колеса с глубоким, вырезанным в мастерской вручную особым протектором, улучшавшим сцепление шины с влажным грунтом. «Это еще зачем?» — раздраженным голосом поинтересовался у него Варци. Феррари объяснил, Варци по обыкновению стал с ним спорить. Спор начал затягиваться, между тем драгоценное время уходило. Наконец Феррари махнул

рукой. «Делай как знаешь», — сказал он и повернулся было, чтобы идти. Варци, еще секунду поразмышляв, неожиданно изменил свое мнение. «Ладно, ставьте!» — крикнул он механикам. Те в мгновение ока заменили ему на машине колеса. Не успел Варци залезть в кабину и завести мотор, как небесные хляби разверзлись снова. «Все-таки вы были правы, — крикнул он, обращаясь к Феррари. — Спасибо!» Пока Нуволари преодолевал мокрую дорогу, скользя по грязи на стандартных шинах Pirelli, Варци, воспользовавшись неожиданно обретенным преимуществом, наверстал упущенное время, догнал Нуволари и, обойдя его, пришел к финишу первым.

В гонках на Гран При Триполи Варци и Широн уверенно шли к финишу, оставив позади всех своих соперников. Задержавшийся на пит-стопе Молль нагнал лидеров и пристроился за кормой Широна. Казалось бы, места на подиуме уже распределены, как вдруг Молль, к огромному удовольствию зрителей и к ужасу руководства «Скудерии», начал атаковать своих товарищей по команде. Он обошел Широна и так насел на Варци, что тот пересек финишную черту, опередив алжирца лишь на долю секунды. В результате все были недовольны: Варци — потому что алжирец поставил его в трудное положение, Молль — потому что ему не удалось прийти первым, ну а Широн — по той причине, что новичок отобрал у него второе место.

Широн взял реванш, завоевав Гран При Марокко; через две недели Варци пришел первым на гонках Тарга-Флорио. Феррари впервые почувствовал нависшую над командой угрозу в мае, когда на берлинской трассе Avus, состоявшей из двух полос скоростного автобана, соединявшихся между собой профилированной дугой с одной стороны и плоской шпилькой — с другой, впервые появился новый гоночный автомобиль. Это был

сконструированный инженером Фердинандом Порше обтекаемый Auto Union с мощным мотором, расположенным в удлиненной кормовой части. Феррари отреагировал на заграничную новинку мгновенно, заказав обтекаемый кузов для одной из своих P3 на авиационном заводе «Бреда». Инженьере Чезаре Паллавичино, который выполнял заказ, создал подлинное чудо дизайна. Слегка приплюснутый, обтекаемой формы капот плавно переходил в кокпит, имевший подголовник для водителя, от которого по всей длине кормовой части тянулся аэродинамический гребень. Колеса были закрыты обтекателями, передняя подвеска — тоже. Машина с новым кузовом участвовала лишь в одном испытательном пробеге на автостраде Милан — Лаги; три дня спустя она уже была в Берлине, где ее собирались опробовать в деле. Варци сделал на ней несколько кругов, пожаловался на вибрацию корпуса и решил ехать на своей прежней машине. Молль, который и в двадцать пять лет обладал круглым детским лицом и выглядел как мальчишка, не был столь разборчив. Несколько ведущих гонщиков по тем или иным причинам сошли с дистанции, и Молль вернулся в Модену победителем, что доставило Феррари немалое удовольствие: его предусмотрительность и быстрые, решительные действия полностью себя оправдали.

Почивать на лаврах, однако, Феррари долго не пришлось: у нового Auto Union был немалый потенциал; кроме того, на гонках в Нюрбургринге участвовала и команда фирмы Mercedes Benz, которая тоже не жалела средств и усилий для обновления своего автомобильного парка. Над «Скудерией Феррари» снова стали сгущаться тучи. Необходимо отметить, что с приходом к власти Гитлера в развитии гоночного автомобилестроения в Германии стало принимать участие и государство.

Щедрые субсидии помогли немецким фирмам внедрить в производство новейшие технологии, о которых итальянцам оставалось только мечтать. Все, что делалось тогда в этой сфере в Италии, включая разработку аэродинамического кузова на фирме «Бреда» по заказу Феррари, было частной инициативой мелких и средних предпринимателей и, по большому счету, сильно отдавало импровизацией или даже кустарщиной. Между тем немцы совершили огромный скачок не только в технологии, но и в научных разработках; постоянно развивалась и пересматривалась также сама концепция гоночного автомобиля, его, так сказать, философия. Поэтому ничего удивительного не было в том, что на гонках на Нюрбургринге Манфред фон Браухич, управлявший новейшим Mercedes W25, пришел к финишу первым, а Ганс Штук на Auto Union — вторым. У обеих немецких чудо-машин были независимая подвеска и гидравлические тормоза. Auto Union же ко всему прочему обладал футуристическими формами и больше напоминал фантастический космический челнок или субмарину, нежели обыкновенный автомобиль. Модернизированная Alfa Широна, которая пришла третьей, выглядела на официальной фотографии, запечатлевшей победителей, сильно устаревшей.

Феррари нанял нового direttore sportivo — спортивного менеджера команды — по имени Нелло Уголини. Уго-лини был родом из Виньолы — небольшого городка, располагавшегося неподалеку от Модены. Прежде Уголини был профессиональным футбольным менеджером и достиг на этом поприще немалых успехов. Он начал свою карьеру в 1920 году, подвизаясь поначалу в роли помощника секретаря при футбольном клубе Модены. В скором времени его способности и служебное рвение были замечены, и он стал менеджером клуба. Его ус-

пешная деятельность на этом посту была также отмечена человеком, который на заре своей юности писал репортажи для Gazzetta dello Sport. «Это незаурядный парень, у которого, что называется, есть голова на плечах», — говорил о нем Феррари. Те, кто принимал мягкую, интеллигенпгую манеру общения Уголини за проявление слабости, сильно ошибались; за умение вести дела и решать проблемы даже весьма щекотливого свойства он получил уважительное прозвание Маэстро, ставшее весьма популярным в спортивных кругах. Принципы, которыми руководствовался Уголини в своей деятельности, были настолько эффективны, что позволяли ему с равным успехом подвизаться в любом виде спорта. В скором времени он стал правой рукой Феррари и был первым, кто сообщал ему по телефону о результатах тех или иных соревнований, если Феррари на них отсутствовал.

В Монлери немцы выставили ударный состав, но, обставив Alfa во время предварительных заездов, их автомобили, чья конструкция была еще не до конца отработана, один за другим сошли с дистанции, и подиум остался за итальянцами — Широном, Варци и Тросси, который делил свою машину с Моллем. Феррари включил Молля в команду в самый последний момент: ему пришло в голову, что участие в гонках молодого талантливого гонщика будет подстегивать других, более маститых, которые, по мнению Феррари, иной раз но до конца выкладывались. Итальянская пресса, ошибочно решив, что немцы угрозы больше не представляют, невероятно раздула эту победу, представив ее как событие чутьли не общенационального масштаба. Отрезвление пришло скоро: на очередных гонках на Нюрбургринге первое место занял Штук на Auto Union, а второе — Фаджиоли на Mercedes. Престиж «Скудерии»

опять спас Широн, занявший третье место. Ситуация складывалась тревожная: «Скудерия» могла одерживать победы лишь в том случае, если немцы не участвовали в гонках или если их машины в силу тех или иных технических неполадок сходили с трассы. Единственное, что приносило удовлетворение Феррари, — так это победы на итальянских гонках вроде 24-часового марафона Тарга-Абруццо в Пескаре, где неплохо зарекомендовали себя новые спортивные Alfa 6C-2300, заменившие устаревшие машины серии 1750.

Сразу же за 24-часовым марафоном Тарга-Абруццо начинались гонки па Кубок Ачербо для машин класса «Гран При», где Alfa опять столкнулись с германскими командами. P3 Широка сгорела в боксе на заправке, когда механик по небрежности плеснул горючим на выхлопную трубу. Варци взял себе машину Пьетро Герси после того, как на его P3 полетела коробка передач, при этом он слишком отстал от лидеров, и шансов их догнать у него практически не было. Немцы, впрочем, тоже понесли потери: шедший впереди Караччиола вдребезги разбил свой Mercedes, а Штук на Auto Union из-за технических неполадок сошел с трассы. Честь «Скудерии» пытался поддержать Молль, который, продемонстрировав на трудной скоростной трассе высший класс вождения, обошел шедшего третьим на Maserati Нуволари и стал догонять лидера — Фаджиоли. Потом, правда, его машину занесло и основательно крутануло, после чего у него заглох мотор и он был вынужден вылезти из кабины, чтобы его завести. На выезде из деревушки Капелле, откуда начинался спуск к морю, он едва не столкнулся с серебристым Auto Union, которым управлял бывший мотогонщик Эрнст Хенне. Молль шел на пределе, развив скорость около 165 миль. Пытаясь обойти Auto Union, он резко вывернул руль, не смог удержаться на

трассе и слетел на обочину, по которой двигался еще примерно пятьдесят ярдов параллельно дороге, намереваясь, по-видимому, снова въехать на бетонку. Соприкоснувшись на скорости с низким каменным парапетом находившегося неподалеку небольшого моста, его P3 взмыла в воздух, несколько раз кувырнулась, запуталась в низко висящих телеграфных проводах, рухнула на землю, перевернулась и врезалась в стену стоявшего рядом домика. Молль, которого выбросило из кабины, как только машина начала кувыркаться, ударился телом о бетонный столб ограждения и скончался на месте. Таким образом, карьера алжирца в составе «Скудерии» продолжалась всего четыре месяца. По мнению Феррари, это был единственный водитель, имевший шанс сравняться в будущем с гонщиком, которого он, Феррари, ставил выше всех прочих. «Временами своей манерой вождения он напоминал мне Нуволари, — писал Феррари. — По крайней мере, он обладал такой же неукротимой волей к победе, огромным самообладанием и умением не мигая смотреть в лицо смертельной опасности». Когда Молля хоронили на кладбище Мезон Карре в Алжире, собралось столько народа, что "можно было подумать, что проходят похороны голливудской кинозвезды.

На автодроме в Монце устроители соревнований рассекли скоростную трассу шиканами в надежде замедлить стремительный бег немецких машин и дать шанс итальянским, обладавшим лучшей маневренностью. Как выяснилось, это были пустые хлопоты, поскольку у Mercedes и Auto Union тормоза и подвеска были куда лучше, чем у Alfa или Maserati. Преимущество немцев было столь велико, что Варци и Нуволари, отчаявшись догнать лидеров, были вынуждены бороться друг с другом за третье место. Впрочем, им не досталось

и третье: два Auto Union, пилотируемые графом фон Ляйнингеном и Кристианом Момбергером, чей водительский класс был неизмеримо ниже, чем у итальянцев, с легкостью проскользнули мимо них примерно на середине дистанции, вследствие чего друзья-соперники мигом перешли в разряд аутсайдеров. Ко всему прочему у Варци забарахлила коробка передач, и тот вообще сошел с трассы. Что же касается Нуволари, то он продолжил гонку и даже ухитрился занять пятое место, хотя тормоза у него к концу дистанции практически перестали действовать. Более всех, однако, подорвал престиж «Скудерии» все тот же Нуволари: приехав на гонки в Модену, он на Maserati одну за другой обошел все пять Alfa Romeo, побив, таким образом, «Скудерию» на ее «домашней» трассе.

Таким образом, сезон 1934 года, начавшийся для «Скудерии» столь многообещающе, завершился для нее полнейшим разгромом, вызвавшим неуверенность и смятение в ее рядах. Варци ушел; его, имевшего много поклонников в Пьемонте и в родном городе Галлиате, в «Скудерии» не больно-то жаловали. Особенно его не любили механики, которым он вечно досаждал своими придирками. Поэтому, когда он объявил, что переходит в команду Auto Union, никто не расстроился. Варци, сделав в Монце перед гонками на Большой приз Италии несколько кругов на Auto Union, принадлежавшей Гансу Штуку, принял предложение немецкой фирмы. На этот раз ему удалось-таки обставить Нуволари, который тоже хотел перейти в команду Auto Union, но опоздал — немцы уже подписали договор с Варци.

Члены «Скудерии Феррари» расстались со своим ведущим гонщиком без малейшего сожаления. Впрочем, знай они, как сложится судьба Варци в дальнейшем, возможно, они выказали бы при расставании больше

сердечности. А судьба Варци и в самом деле сложилась трагически: он без памяти влюбился в Ильзе Хубах — жену своего товарища по команде, которая походила на американскую киноактрису Лоис Брукс. Пауль Питч — самый молодой гонщик команды Auto Union и дальний родственник семейства Порше — был ее вторым мужем. Когда Ильзе познакомилась с Варци, между ними вспыхнуло сильное чувство, и Ильзе в конце концов ушла от Пауля. Следствием этого поступка были скандал и общественное осуждение, заставившие Ильзе искать забвение и утешение в морфине. В скором времени она приохотила к наркотику и несчастного Варци. Зависимость от наркотика, становившаяся все сильнее, фактически разрушила карьеру Варци и привела этих двух людей к краю пропасти.

К большой радости всего коллектива «Скудерии», Нуволари после ухода Варци подписал с Феррари договор на участие в гонках в новом сезоне 1935 года. Хотя год назад Нуволари поклялся, что никогда не вернется в «Скудерию», Витторио Яно, главному дизайнеру фирмы Alfa Romeo, удалось его переубедить; более того, он лично договорился о встрече между ним и Феррари, которая состоялась, так сказать, на «нейтральной» почве — в отеле «Кроче Бьянка» в городе Пьяченца. Нуволари провел зиму 1934 года на вилле в районе озер неподалеку от Мантуи. В этой местности жил знаменитый поэт Габриэлле Д'Аннунцио, к которому Нуволари частенько наведывался. Старый, больной Д'Аннунцио проникся к гонщику теплым чувством и подарил ему в знак своей приязни памятный сувенир — панцирь маленькой черепахи с прикрепленной к нему табличкой с надписью, которая гласила: «Тацио Нуволари, человеку благо

родной мантуанской крови, счастливо соединившему в своей натуре беспримерную смелость с гонким поэтическим чувством». С тех пор черепаха стала у Нуволари своего рода амулетом; подаренный же Д'Аннунцио черепаховый панцирь с памятной надписью хранился на его вилле под стеклом на самом почетном месте. К тому времени Нуволари уже исполнилось сорок три года. Гонки он бросать не собирался, но желания быть у Феррари на побегушках и участвовать во всех второразрядных соревнованиях не испытывал. Поэтому он сказал Яно, который выступал в роли посредника между ним и Феррари, что станет принимать участие лишь в Больших призах. На том и порешили. Теперь Феррари должен был выплачивать гонщику не только большие деньги, положенные ему но контракту, но также 50 процентов «призовых» сумм и 50 процентов денег «за участие». Это не говоря уже о том, что все его представительские и транспортные расходы «Скудерия» должна была взять на себя. В совокупности это было значительно больше, чем Феррари когда-либо выплачивал своему гонщику.

Новым членом команды стал Рене Дрейфус — бывший гонщик команды Bugatti, который, будучи приятелем Яно, косвенно способствовал примирению Нуволари с главой «Скудерии». Дрейфус отзывался о Яно так: «Он удивительно подходил для миссии миротворца в нашем деле, поскольку был не только блестящим дизайнером и инженером, но обладал также поразительным умением разрешать к обоюдному удовольствию сторон конфликты, возникавшие подчас между гонщиком и менеджером». Интересно, что после значительного перерыва экспериментальный цех в Портелло заработал снова, и Яно приступил к разработке новой машины, которая должна была прийти на смену РЗ и помочь

итальянцам выстоять в жесткой конкурентной борьбе с германскими фирмами. Впрочем, для фирмы Alfa Romeo подобного рода конструкторские разработки давно уже не являлись приоритетными, а потому денег на них отпускалось мало, хотя Яно не возбранялось искать финансовую поддержку на стороне. Прошло около года, прежде чем деятельность Яно стала приносить свои плоды. Между тем немецкие команды продолжали наращивать мощь, модернизируя свои машины и привлекая в свои ряды лучших европейских гонщиков. При такой постановке дела итальянцам и французам оставалось только следовать в хвосте у немцев и, что называется, глотать поднимаемую ими пыль.

Постепенно Феррари стал понимать, как переломить ситуацию и захватить инициативу. Поскольку средств и технической базы, сопоставимых с немецкими, у него не было, Энцо решил уделить повышенное внимание гонкам в так называемом «свободном» классе, где не было ограничений ни по весу, ни по мощности двигателя. По его инициативе Бацци занялся разработкой новой одноместной машины с двумя двигателями от модели Р3. Один устанавливался спереди от кокпита, а другой — сзади. Интересно, что оба двигателя подсоединялись к одной трехступенчатой коробке передач. Так называемый Bimotore (двухмоторник) по весу превосходил машины формулы Гран При, но, по мнению Феррари, мог успешно конкурировать с Mercedes и Auto Union в «свободном» классе. Бацци, заполучив к себе в помощники инженера Арнальдо Розелли, тоже работавшего в прошлом на фирме Alfa Romeo, день и ночь трудился над новой моделью, урывая для сна всего несколько часов в сутки. Находясь почти непрерывно в мастерских «Скудерии», Бацци запретил сотрудникам и рабочим там курить; это поначалу вызвало сильное

возмущение у персонала, но со временем стало непреложным правилом на всех предприятиях Феррари. Если разобраться, Bimotore не был в прямом смысле новинкой, поскольку представлял собой конструкцию, собранную из деталей различных автомашин марки Alfa Romeo, выпущенных в предыдущие годы. Новаторской была только концепция, нарушавшая все устоявшиеся традиции и правила. Бацци и его сотрудникам удалось в течение четырех месяцев не только изготовить два экземпляра нового гоночного болида, но и продемонстрировать в испытательных заездах его скоростные и маневренные качества. Последнее было немаловажно, поскольку многие гонщики опасались садиться за руль этого слепленного на скорую руку механического чудовища. На дороге Формиджини — Маранелло Bimotore, за рулем которого сидел отважный гонщик-испытатель Аттилио Мариньони, как говорят, показал максимальную скорость 178 миль. Нуволари тоже не смог отказать себе в удовольствии обкатать новую машину, тем более на испытательных заездах присутствовало все руководство «Скудерии» и весьма внушительная делегация с фирмы Alfa Romeo. «Яно, главный дизайнер Alfa, не участвовал в осуществлении этого проекта лично, — писал позже Феррари, — но внимательно следил за всеми нашими разработками». Новый болид все по привычке называли Alfa Romeo, хотя он был сконструирован и собран в мастерских Феррари. Впрочем, на месте известной эмблемы Alfa над радиатором красовался небольшой значок с черной вздыбленной лошадью Ба-ракки на желтом поле.

Пока Бацци доводил новую машину, Нуволари и Дрейфус на двух Р3 приняли участие в гонках в По, заняв первое и второе места. Тысячемильные гонки "Mille Miglia" выиграл новичок команды Карло Пинта-

куда, управлявший P3, кабина которой была увеличена и получила второе сиденье — для механика. Кроме того, на машине были установлены фары и крылья. Сицилиец Пинтакуда попал в команду без чьей-либо протекции — он просто купил одну из машин «конюшни» и автоматически получил право выступать за «Скудерию». Эта победа доставила Феррари особенное удовольствие, поскольку участвовавший в гонках на машине фирмы Maserati Варци не сумел дотянуть до финиша и из-за технических неисправностей сошел с трассы. Что касается Пинтакуды, то ему больше нравилось участвовать в гигантских автомарафонах; в соревнованиях же на скоростных кольцевых трассах он чувствовал себя не столь уверенно. К примеру, в гонках на Кубок Чиано он, заехав в боксы, сообщил, что тормоза на его одноместной P3 ни к черту. Тогда Нуволари, у которого полетела задняя ось, вскочил в его машину, выехал на трассу и выиграл гонки. Когда репортеры его спросили, как он отважился ехать на машине с неисправными тормозами, Нуволари ответил: «Если вы хотите идти по трассе быстро, тормоза вам не нужны». Разумеется, это была шутка, которую, как отмечал Феррари, Пинтакуда «понял и переварил далеко не сразу».

Гонки Тарга-Флорио выиграл гонщик «Скудерии» Антонио Бривио, но на Гран При Монако ее Alfa были побиты новейшими Mercedes и Auto Union, которыми управляли в числе прочих такие асы, как Фаджиоли и Варци. Феррари решил, что настала пора выпускать Bimotore, что он и сделал на скоростной трассе в Тунисе. В дело были введены сразу две машины — Bimotore с рабочим объемом двигателя 6,3 литра достался Нуволари, а с объемом 5,8 литра — Широну. Начало было многообещающим — Нуволари шел на втором месте. Однако уже через три круга он заехал в боксы с совершенно

разлохмаченными шинами. Сыграли свою роль как вес Bimotore — 1100 килограммов, — так и абразивный эффект от песка, который нанесло ветром на бетонную трассу. В общем, дебют Bimotore прошел не лучшим образом. Другие машины также пострадали от песка — даже Mercedes победителя гонок Караччиолы, хотя немцы предвидели, что такая проблема возникнет. Их машины были снабжены встроенными домкратами, работавшими на сжатом воздухе. Они буквально в считаные секунды поднимали машину над дорогой, что значительно упрощало и ускоряло операцию по смене колес. Теперь на эту работу, отнимавшую обычно две минуты, немецкие механики тратили вдвое меньше времени. Альфред Нойбауэр, менеджер команды Mercedes, уделил смене колес повышенное внимание еще во время тренировок. Нуволари же пришлось менять колеса во время гонки тринадцать раз (!), при этом у него никаких встроенных домкратов не было. Несмотря на это, он пришел к финишу четвертым, обойдя своего напарника Широна.

В гонках на берлинской трассе Avus у Bimotore возникли аналогичные проблемы с шинами. Тем не менее Широн пришел вторым, хотя, по его собственному выражению, он больше всего заботился о том, как сохранить шины. Когда команда вывела самый мощный Bimotore на автостраду Флоренция — Маре, чтобы продемонстрировать журналистам его выдающиеся скоростные характеристики, на колесах были смонтированы шины фирмы Dunlop. Управлявший машиной Нуволари развил в районе города Лукка скорость около двухсот миль в час, побив тем самым рекорд, установленный на этой трассе двумя неделями раньше Гансом Штуком, выступавшим на Auto Union. На этом, собственно, карьера Bimotore и закончилась. Проект для автомобилестроения был уникальный, но, как выяснилось, беспер-

спективный. На ближайших же гонках машина Нуволари буквально развалилась на трассе и была разобрана механиками «Скудерии» на запчасти. Второй Bimotore продали одному английскому энтузиасту, желавшему во что бы то ни стало лично опробовать это диво на гонках в Бруклэндсе (Англия).

Гонки серии Гран При 1935 года представляли собой нескончаемую цепь побед «серебряных стрел» германского производства. Казалось, это уже в порядке вещей и победную поступь немцев в этом классе не остановить. Однако на Гран При Германии на Нюрбургринге Нуволари провел, возможно, лучшую в своей жизни гонку и продемонстрировал такое выдающееся мастерство во владении техникой, что потом об этом писали и говорили на протяжении многих лет.

Гигантская толпа, собравшаяся 28 июля на Нюрбургринге, похоже, готова была приветствовать победу немецких гонщиков еще до начала соревнований. И тому были причины: германские команды выставили на гонки свои лучшие силы — лучших водителей и новейшие машины: пять Mercedes и четыре Auto Union. Необходимо, однако, добавить, что немецкая трасса изобиловала поворотами, шиканами, шпильками и так называемыми «трудными местами», которых в общей сложности насчитывалось до 174. Это была своего рода «МШе Miglia» в миниатюре, дававшая возможность опытному гонщику даже на устаревшей технике показать все, на что он способен. Началось с того, что Нуволари на квалификационных заездах удивил немцев, показав время, примерно равное результату Бернда Роземайера — нового аса фирмы Auto Union, бывшего мотоциклиста, которого высмотрел и пригласил в команду сам доктор Порше.

Утром в день гонок шел дождь, потом проглянуло солнце. Отовсюду поднимались к небу дымки от тысяч

жаровен, на которых жарились сосиски, колбаса и тому подобная снедь. Трибуны для почетных гостей пестрели от флагов с нацистской символикой. Кроме того, свастика красовалась на подголовниках сидений всех немецких автомобилей. Играли многочисленные оркестры. В небе неожиданно появился прототип знаменитого германского пикирующего бомбардировщика «Штука», который несколькими годами позже снискал себе мрачную славу, бомбя Гернику и морские конвои, вывозившие английские войска из окруженного Дюнкерка. Завывая, как злой дух, бомбардировщик, демонстрируя свои возможности, спикировал прямо на трибуны, после чего свечой взмыл вверх, вызвав рукоплескания и восторженные крики толпы. Потом на трибуне для почетных гостей появился «корпсфюрер» Адольф Гюн-ляйн — министр спорта в правительстве Гитлера. В кармане у него лежала заранее заготовленная речь, с которой он собирался выступить после гонок, приветствуя победу немецких команд.

Нуволари прошел к стартовому полю в красном кожаном шлеме и повязанном вокруг горла красно-бело-зеленом шелковом шарфе — это были цвета национального флага Италии. На кармане его желтой рубашки было вышито изображение маленького черепашьего панциря — вроде того, который ему презентовал писатель Д'Аннунцио. Водители германских машин были все как один одеты в белое. Децимо Компаньони, механик Нуволари, наклонившись к сидевшему в машине гонщику, пожелал ему ни пуха ни пера. Нуволари ухмыльнулся, послал его, как водится, к черту, и добавил: «Похоже, гонки выйдут на славу. Небо-то почти совсем расчистилось».

Нуволари очень боялся, что многочисленные немецкие машины блокируют его в самом начале гонок, поэтому стал поглаживать ручку переключения передач

еще за десять секунд до старта. Когда маршал дал отмашку флагом к началу гонок, первыми сорвались с места Караччиола и Фаджиоли; сразу вслед за ними ушел со стартового ноля Нуволари. Уже где-то к середине первого круга он обошел Фаджиоли и следующий начал на втором месте, отставая от Караччиолы на двенадцать секунд. В скором времени, правда, его обошел Ро-земайер, затем фон Браухич, а потом и Фаджиоли. Нуволари, однако, чувствовал себе на трассе вполне уверенно, сдаваться не собирался и продолжал давить на газ. Между тем для его напарников по команде гонки складывались не слишком удачно. Сначала сошел Бривио, а вслед за ним — Широн. Казалось, еще немного, и старая Alfa Нуволари не выдержит напряженного ритма гонок на одной из труднейших трасс Европы и по техническим причинам сойдет с дистанции. Ничуть не бывало. Когда между Караччиолой и Роземайером началась борьба за лидерство и зрители окончательно пришли к выводу, что эти гонки станут ареной соперничества германских команд Mercedes и Auto Union, тут-то Нуволари и устремился в атаку.

Постепенно ему удалось нагнать немцев, а когда машины пошли на десятый круг, он, ко всеобщему удивлению, уже возглавлял гонку. Однако через два круга машины стали заезжать на пит-стоп, чтобы заправиться и сменить колеса. Караччиола затратил на эту операцию шестьдесят семь секунд. Фон Браухичу понадобилось на это и того меньше времени — всего сорок семь секунд — до того споро работали у него механики. В боксе «Скудерии» механики установили на машину Нуволари колеса с новыми шинами фирмы Engelbert, имевшими в отличие от прежних более глубокий протектор, который не так быстро стирался. Внезапно Нелло Уголини заметил, что заело бензонасос и подача топлива

прекратилась; механикам пришлось заканчивать заправку вручную, заливая горючее в бензобак через воронку. По згой причине Нуволари выехал из боксов только через две минуты четырнадцать секунд после того, как туда заехал.

Теперь он оказался на шестом месте; но сразу же, едва вырулив на трассу, устремился в погоню за лидерами. За один только крут он обошел одну за другой четыре немецкие машины. Нуволари ехал, как еще никогда не ездил в жизни, точно реагируя на каждый изгиб дороги и малейшие толчки или вибрации, исходившие от его болида, ощущая их всем своим существом. Атакуя очередной крутой поворот или шпильку, он руководствовался скорее инстинктом и талантом истинного художника-импровизатора, нежели опытом или умением. Впрочем, все движения, которые Тацио совершал, управляя машиной, давно уже были отработаны у него до автоматизма. На спидометр он не смотрел — росшие вдоль обочины деревья, которые пролетали мимо, слившись в одну сплошную бесконечную стену, говорили ему о скорости, с какой он шел, больше, нежели любые приборы. Он смотрел только перед собой, на дорогу, отыскивая взглядом ту единственную машину, которая по-прежнему шла впереди.

Сидя в боксах команды Mercedes, Нойбауэр внимательно осматривал шины автомобиля фон Браухича всякий раз, когда тот проносился мимо. Когда до финиша оставалось два круга, менеджер увидел то, чего более веет опасался: на полустертой резине ясно обозначился белесый след от тормозных колодок — теперь шины могли лопнуть в любую минуту. К Нойбауэру с озабоченным видом подошел техник, отвечавший за колеса и шины, и вопросительно на него посмотрел — дескать, не пора ли менять? Но Нойбауэр отрицательно помотал головой.

«Браухич дотянет! — крикнул он. — И шины тоже. Тут и ехать-то осталось всего несколько минут».

Когда машины промчались мимо боксов и пошли на последний из 22 кругов Нюрбургринга, Mercedes фон Браухича все еще опережал Alfa Нуволари на тридцать пять секунд. Фон Браухич — потомственный аристократ, свысока относившийся к водителям, которые вышли из низов и в прошлом были простыми механиками, прилагал все усилия, чтобы не позволить Нуволари сократить разрыв. Не следует, однако, забывать, что круг Нюрбургринга имел протяженность 14 миль, а на такой дистанции преимущество в тридцать пять секунд нельзя считать абсолютным, особенно когда твой соперник, без скидок, гениальный гонщик и настроен только на победу. Пройдя половину крута, фон Браухич заметил в зеркале заднего вида автомобиль Нуволари — крохотного жучка красного цвета, который с каждой секундой увеличивался в размерах. Вполне возможно, фон Брау-хичу удалось бы все-таки поддержать честь своей команды и прийти к финишу первым: на прямых участках пути превосходство его мощной машины над устаревшей машиной Нуволари было подавляющим. Но за шесть миль до финиша при выходе из поворота «Карусель» у него лопнула шина, и немец сошел с трассы. Нуволари как метеор промчался мимо замершего на обочине Mercedes и пересек финишную черту.

В боксах «Скудерии Феррари» орали от восторга как сумасшедшие; на трибунах, наоборот, на мгновение установилась напряженная тишина. Уже потом, когда зрители наконец осознали, что произошло, послышались аплодисменты, предназначавшиеся победителю. Корпсфюрер Гюнляйн сунул руку в карман, судорожно скомкал заготовленные им листочки с торжественной речью в честь немецких гонщиков и, подойдя к микро

фону, выдавил из себя несколько вежливых слов, приветствуя великого Нуволари. Прошло несколько минут, прежде чем началась церемония награждения победителей: в офисе организаторов соревнований никак не могли найти итальянский флаг и пластинку с записью итальянского гимна. Вероятно, до начала церемонии прошло бы еще больше времени, если бы не Децимо Компаньони: он вспомнил, что Нуволари всегда возил с собой пластинку с итальянским гимном — «на счастье». Компаньони достал пластинку из чемодана гонщика и помчался с ней к подиуму. Через минуту над немецким автодромом покатились звуки «Marcia Reale» — гимна Итальянского королевства.

«За свою жизнь я знал только одного по-настоящему великого гонщика, — много позже писал Феррари. — Обычно в случае победы пятьдесят процентов успеха относят на счет машины, а пятьдесят — на счет водителя. Но в случае с Нуволари подобное соотношение представляется мне неверным. Он обеспечивал по меньшей мере семьдесят пять процентов успеха».

Хотя Нуволари одержал достаточно побед во второстепенных гонках — в По, Бергамо, Бьелле, Турине, Аденау, Ливорно и Модене, — этого было недостаточно, чтобы стать чемпионом Италии. И его триумф на Нюрбургринге, как это ни прискорбно, оказался лишь исключением из правила. Все остальные гонки на Большие призы благодаря подавляющему техническому превосходству своих машин выигрывали немцы. До сентября 1935 года Яно так и не удалось собрать опытный образец новой машины формулы Гран При — по настоянию недавно назначенного вице-президента фирмы Alfa Romeo У го Гоббато ему пришлось принять участие в

разработке авиационного двигателя для нового самолета-истребителя. Шла война с Абиссинией, и Муссолини начал переводить экономику на военные рельсы. Между тем с выпуском новой гоночной машины следовало поторапливаться — после гонок на Кубок Ачербо и Большой приз Швейцарии, где победу опять одержали немцы, до конца сезона оставалось не так много времени. В «Скудерии Феррари» царили недовольство и уныние — гонщики постоянно жаловались на технику. Дошло до того, что Феррари особым приказом запретил своим сотрудникам давать интервью — не хотел, чтобы газетчики раструбили на весь свет о проблемах в его команде.

Когда новую модель Alfa 8C-35 выкатили наконец из ворот экспериментального цеха в Портелло, сразу стали очевидными две вещи. Первое: новая машина, без сомнения, представляла собой шаг вперед в развитии итальянского гоночного автомобилестроения. И второе: по сравнению с новейшими Mercedes и Auto Union она, хотя и вышла только что из цеха, выглядела безнадежно устаревшей. Яно придерживался старой концепции в конструировании гоночных болидов и считал, что высокая, но узкая машина ничуть не менее аэродинамична, чем автомобиль с низким, как бы приплюснутым кузовом. В то время аэродинамика как наука только еще развивалась; конструкторы, создавая образцы новой техники, основывались большей частью не на результатах экспериментов, но на требованиях тогдашней эстетики и самой обыкновенной инженерной догадке. Яно, не имея в своем распоряжении аэродинамической трубы, работал над новой машиной, руководствуясь исключительно собственными вкусами и пристрастиями, которые в данном случае его подвели. К примеру, он не уделил должного внимания такой важной вещи в конструк

ции автомобиля, как расположение центра тяжести. Двигатель на 8С-35 тоже был, в общем, устаревший (Яно работал над новым, но до конца работ было еще далеко) и представлял собой улучшенный вариант восьмицилиндрового мотора модели Р3, концепция которого насчитывала уже как минимум десять лет. Что было на 8С-35 нового — так это независимая подвеска и гидравлические тормоза.

Хотя 8С-35 можно было рассматривать лишь как переходную модель, итальянская пресса широко ее разрекламировала. Считалось, что эта машина составит немцам достойную конкуренцию. Когда 8С-35 впервые появились на гонках в Монце, на автодроме присутствовали Уго Гоббато и Энцо Феррари. Появление последнего особенно удивило прессу — глава «Скудерии» не слишком любил показываться на публике. Дрейфус говорил по этому поводу так: «Феррари можно было увидеть с гарантией только на одном мероприятии — банкете по случаю завершения сезона». Нуволари сделал все, что было в его силах, чтобы оправдать возложенные на него боссом надежды, и, пока у него не полетел поршень, показал лучшее время на трассе. Дрейфус шел на втором месте. Когда Нуволари направлялся к боксам, толпа стала скандировать: «Нуволари — машину! Нуволари — машину!» Когда француз подъехал к боксам, чтобы заправиться и сменить колеса, Феррари и Гоббато спросили у него, не будет ли он возражать, если его машину возьмет Нуволари. «Конечно, не буду, — сказал Дрейфус, который всегда был большим поклонником Нуволари и дружил с ним. — Как-никак, Тацио — капитан нашей команды». Нуволари просиял, сказал «grazie» — «спасибо», вскочил в машину Дрейфуса и сорвался с места. Гонку в Монце он закончил вторым. При этом тормоза у него стерлись чуть ли не до колодок, а в

моторе вышел из строя один цилиндр. На следующей неделе в гонках на «домашней» трассе в Модене модель 8С-35, пилотируемая Нуволари, впервые принесла победу команде Феррари. А еще через неделю на гонках в Брно Роземайер побил Нуволари.

Новый двенадцати цилиндровый мотор прибыл из экспериментального цеха в Портелло только в мае следующего года. Между тем в составе «Скудерии» произошли значительные изменения. Из команды ушел граф Тросси — гонщик-любитель старой школы, которому предложили место вице-президента крупного концерна. Нуволари остался, но Луи Широн объявил, что в сезоне 1936 года будет выступать за команду Mercedes Benz. Дрейфус вернулся во Францию и подписал договор с командой Talbot. В «Скудерии» же появился новый гонщик — двадцатидевятилетний Джузеп-пе Фарина, доктор политических наук и представитель большого семейства, члены которого подвизались в вагоностроительном бизнесе. В 1935 году Фарина выступал за команду Maserati, был знаком с Нуволари и даже являлся в определенном смысле его протеже.

В 1936 году обстановка в Европе резко обострилась. Франция, одна из стран — основательниц Лиги Наций, из-за развязанной Муссолини войны в Абиссинии объявила Италию агрессором. По этой причине в феврале этого года французские пограничники не пропустили на французскую территорию грузовики «Скудерии Феррари», направлявшиеся на гонки в По. Нуволари, Фарина и Бривио были вынуждены вернуться в Модеиу ни с чем.

Яно, помимо гоночной модели 8С-35, построил для «Скудерии» несколько новых спортивных машин 8С-2900, на которых Бривио и дотторе Фарина заняли первое и второе место на тысячемильных гонках «Mille

Miglia», причем первый еще и установил новый рекорд трассы, хотя и разбил на последнем отрезке пути фару. Так что сезон в общем начался для «Скудерии» неплохо. Потом дела пошли куда хуже. В Монако четырем 8С-35 противостояли новые и более мощные Auto Union с шестнадцатицилиндровыми моторами. На старте был настоящий хаос. Alfa Бривио стала терять масло уже на стартовом поле. Бривио поменялся машинами с Тадини, который помчался по улицам города, орошая уже мокрую от дождя трассу маслом из пробитого маслобака. Возглавлявший гонку Mercedes Широн в повороте «Табак» потерял управление, и его занесло; последовала цепь столкновений. Всего пострадало шесть машин. Нуволари, которому удалось выбраться из этой сумятицы без повреждений, на десятом круге возглавил гонку, обойдя Mercedes Караччиолы, но проблемы с управлением позже заставили его сбавить темп, и гонку он закончил лишь четвертым.

Гран При Триполи почтил своим присутствием доктор Йозеф Бюхлер — государственный секретарь Гитлера. Стоя рядом с маршалом военно-воздушных сил Италии Бальбо, он принял парад гоночных машин, проследовавших в торжественном кортеже мимо трибун для почетных гостей. Это событие ознаменовало начало эпохи тесного сотрудничества между фашистскими режимами Италии и Германии. «Скудерия Феррари» тоже отметила это событие — правда, по-своему. В этой гонке впервые были представлены три Alfa 12С-36 с новым двенадцатицилиндровым двигателем объемом 4 литра. Вместо Фарины в гонках участвовал Тадини. Он заменил приятеля, который получил травму во время испытательных заездов в Монце, где у него лопнула шина. Когда Нуволари отправился на квалификационные заезды в Меллах, где выступавший перед ним Варци по

казал среднюю скорость 135 миль в час, его постигла та же участь, что и Фарину. Нуволари шел со скоростью 120 миль в час, когда заднее колесо у него неожиданно лопнуло; машина перевернулась в воздухе, а гонщика выбросило из кабины. По счастью, он упал не на бетон, а в кучу сухой травы и морских водорослей у обочины. Его нашли только через десять минут и в бессознательном состоянии отвезли в госпиталь. Сравнительно мягкое приземление спасло его от серьезных травм, а возможно, и от смерти. Несколько ребер, однако, были сломаны. Другой гонщик на его месте и пальцем бы не пошевелил до полного выздоровления, но загипсованный Нуволари на следующее утро уже сидел за рулем своего автомобиля. Ехал он, правда, чуть осторожнее, чем обычно, но при этом пришел к финишу седьмым. Первые же четыре места достались немцам.

«Наше шоу накрылось», — произнес, как говорят, Феррари, когда услышал невеселые известия из Триполи, но уже через месяц в Пенья-Рин близ Барселоны Нуволари на машине 12С-36 обошел два Auto Union и два Mercedes, что основательно подняло боевой дух «Скудерии». Одновременно в целях пропаганды достижений «Скудерии» два ее гонщика — Пинтакуда и Мариньяни — отправились в длительную поездку по Бразилии, прихватив с собой две машины модели 8С. Поездка предполагала участие гонщиков в соревнованиях и рекламной кампании по продаже автомобилей фирмы Alfa Romeo. Потерпев неудачу из-за проблем с трансмиссией на трассе «Гавеа» в Рио-де-Жанейро, которую прозвали «Дьявольскими кочками» из-за бесконечных подьемов и спусков, итальянские гонщики взяли реванш в гонке по улицам города Сан-Пауло, заняв первое и второе места. После гонок машины 8С были проданы двум местным энтузиастам автоспорта, же

давшим заполучить новейшие образцы автотехники из Европы. Интересно, что в тот же самый день, когда состоялись соревнования в Сан-Пауло, гонщики «Скудерии» выиграли 24-часовые гонки в Сна. «Скудерию» в *этом* марафоне представляли Сиена и Раймон Сом-мер — сын парижского текстильного фабриканта. Последнего включили в команду по настоянию месье Эн-гельберта — бельгийского производителя шин и официального поставщика команды Феррари. Соммер был своего рода специалистом по части марафонов и дважды выигрывал гонки «24 часа Ле-Мана», концепция которой легла в основу аналогичных гонок в Сна.

На Нюрбургринге Роземайер побил Нуволари во время тонок «Айфельреннен» (10 кругов). Стоял туман, и молодой немец, который знал особенности трассы куда лучше прочих гонщиков, одержал вполне заслуженную победу. Неделей позже Нуволари взял реванш в парке Будапешта, а потом выиграл гонки в парке Сем-пионе в Милане. Модель 12С, возможно, уступала немецким машинам на прямых участках трассы, но в гонках по улицам города или извилистым парковым дорожкам вполне» могла составить им конкуренцию — особенно когда за рулем сидел Нуволари. На Гран При Германии царствовал Роземайер, но в соревнованиях на Кубок Чиано в Ливорно Нуволари опять одержал над ним верх, хотя его машина сломалась в самом начале гонок и он пересел на автомобиль Пинтакуды. Победа Нуволари тем более заслуживает уважения, что он, оказавшись в хвосте колонны, обошел одного за другим всех гонщиков, приблизился к лидерам, сел на хвост Роземайеру и, обойдя его на одном из наиболее крутых поворотов трассы Монтенеро, где немец чувствовал себя не слишком уверенно, вырвал победу у ушедшего далеко вперед Варци. Последний был настолько обеску-

ражен обгоном, что сразу же после этого прекратил гонку и сошел с трассы, сославшись на проблемы с тормозами.

«Скудерия Феррари» еще больше упрочила свое положение в мире гонок, отправившись в свое первое турне по Соединенным Штатам, где водителям итальянской команды предстояло принять участие в гонках на Кубок Вандсрбильта. В соответствии с замыслом устроителей эти гонки должны были стать крупнейшими соревнованиями между гонщиками Старого и Нового Света. В сентябре 1935 года грузовики «Скудерии» доставили в порт города Генуи машины и персонал команды. Всего на пароход «Рекс» погрузили три машины модели 12С и одну — модели 8С. В Америку отправились Нуволари, Фарина и Бривио. Мариньони был в резерве. Помимо гонщиков, в Штаты плыли руководители команды Бацци и Уголини, а также механики «Скудерии» — Меацца, Стефани, Мамбелли и Баи. Энцо Феррари, как обычно, остался дома, в Модене, где, находясь в своей штаб-квартире, стал дожидаться новостей.

В июне Муссолини в торжественной обстановке провозгласил Нуволари лучшим гонщиком Италии, после чего сказал ему: «В Нью-Йорке мы должны победить. Ты меня понял?» К тому времени в Испании началась гражданская война, и Муссолини, который послал в Испанию в помощь генералу Франко солдат, танки и самолеты, пользовался малейшей возможностью, чтобы заручиться симпатиями американцев. «Мы победим, дуче», — ответил диктатору Нуволари.

12 октября 1936 года на стартовом поле выстроились сорок три автомобиля, готовясь принять участие в гонках на Кубок Вандербильта. Гонки должны были состояться на трассе, сооруженной на аэродроме Рузвельта — том самом, откуда девятью годами раньше на одно

местном самолете вылетел в Париж знаменитый летчик Чарльз Линдберг. Победитель гонок должен был получить приз в шесть миллионов лир. Кроме гонщиков «Скудерии», Европу представляли Жан-Пьер Вимиль на Bugatti, а также Эрл Хоув и Пэг Фэйрфилд на двух английских ERA. Впрочем, американцы не особенно принимали европейцев в расчет, поскольку не сомневались в победе своих мощных машин формулы «Индианаполис». Но вот маршал взмахнул флагом, подавая знак к началу гонок. Нуволари сорвался с места, как выпущенный из пращи камень, и на протяжении четырех с половиной часов, пока шли гонки, сохранял лидерство, уступив его только раз — когда заезжал на пит-стоп. Замешкавшись на одном из пит-стопов, Бривио, который шел вторым, уступил свое место Жан-Пьеру Вими-лю, а сам оказался на третьем. Фарина попал в аварию. Раймон Соммер, управлявший собственной Alfa Romeo, пришел четвертым. Фэйрфилд на ERA занял пятое ме-сто. В результате американцы не получили ничего. Их машины формулы «Иидианаполис» были лучше приспособлены для гонок по овалам. Импровизированная трасса на аэродроме имени Рузвельта, изобиловавшая шиканами и поворотами, как ни странно, больше подходила для европейских машин формулы Гран При. После успеха, которого добился Нуволари, один американский автоэнтузиаст купил себе Alfa 8C; вырученные за продажу деньги — наряду с призовыми деньгами — пополнили денежные фонды «Скудерии Феррари».

Менеджер команды Уголини сообщил по телефону радостное известие о победе в Модену, после чего отправился на прием в «Эль Марокко» — эксклюзивный ресторан на Манхэттене, которым владел выходец из Италии. Нуволари тоже был на приеме, где его окружили американские бизнесмены, предлагавшие крупные сум-

мы за одно только упоминание его имени на упаковке мыла или на этикетке бутылки с лимонадом. Не привыкший к подобным предложениям Нуволари — только для того, чтобы от него отстали, сунул в карман запечатанный конверт, в котором, между прочим, лежал чек на 32 тысячи долларов. Но от трехминутного интервью, за которое ему предлагали 50 тысяч, он, памятуя распоряжение Феррари избегать общения с прессой, категорически отказался. Зато внял увещеваниям одного американца итальянского происхождения, который хотел, чтобы Нуволари сделал несколько показательных кругов на старом автодроме, расположенном неподалеку от Нью-Йорка. «Ваше выступление, — говорил итальянский эмигрант, — поможет взрастить новое поколение чемпионов». Великий Нуволари подумал — и согласился.

Муссолини хотел, чтобы итальянские машины могли на равных соперничать с немецкими. Руководство фирмы Alfa Romeo, восприняв желание дуче как руководство к действию, решило возобновить спортивную программу. В 1937 году менеджеры Alfa встретились с Феррари и подписали с ним новое соглашение о сотрудничестве. Alfa собиралась приобрести 80 процентов акций «Скудерии», сохранив за Феррари место главы команды и оставив за ним право продавать машины фирмы состоятельным гонщикам-любителям и жителям округа Модены. Такой поворот событий почти не отразился на деятельности рядовых сотрудников команды и графике ее выступлений. Зато «Скудерия» н скором времени заполучила одного из инженеров фирмы Alfa по имени Джоакино Коломбо. Коломбо работал на фабрике в Портелло с 1924 года. Он вместе с Яно участвовал в разработке модели P3, машин серии 1750, а

также всех остальных спортивных и гоночных машин, которые до начала 30-х выпускались на фирме. Он перенял опыт Яно, но, в отличие от последнего, привычных схем не придерживался и отличался широким кругозором. Теперь, получив относительную самостоятельность, он жаждал проявить себя в настоящем деле. Оказавшись в мастерских «Скудерии» в Модене, Коломбо вместе с Феррари и Бацци стал думать над тем, как перемудрить немецких конструкторов и отобрать у них пальму первенства.

После неудачи, постигшей Bimotore, Феррари окончательно осознал, что даже объединенных сил Alfa Romeo и «Скудерии» не хватит, чтобы противостоять в гонках на Большой приз крупнейшим немецким фирмам, которым оказывало щедрую помощь фашистское государство. Чтобы овладеть вниманием сотен тысяч болельщиков, следовало ввести с моду другие гонки и другую формулу. И тогда Феррари решил попробовать свои силы в категории «voiturette» — «вуатюреток», гонках, где участвовали небольшие автомобили с объемом двигателя до 1,5 литра — с нагнетателем или без него. Пока что в этой категории конкурировали фирмы ERA, Bugatti, Delage и Maserati. Немцы в такого рода второстепенных соревнованиях участия не принимали.

«Когда я приехал в Модену, — вспоминал Коломбо, — у меня в голове уже созрел план: строить небольшие машины с мотором в задней части — своего рода

миниатюрные Auto Union». При первой же возможности Коломбо поделился своими замыслами с Феррари. «Падроне» внимательно его выслушал, после чего задал несколько вопросов по конструкции новой машины. Коломбо ответил. Феррари пожевал губами и вынес свой вердикт. «Не пойдет, — сказал он. — Бык тащит телегу, а не толкает ее».

Последнее высказывание отлично характеризует присущий Феррари консерватизм. Ведь он видел, как его лучшие машины и лучшие гонщики терпели поражение от болидов с задним расположением двигателя, когда, если воспользоваться образным выражением Феррари, «бык толкал телегу». Но он вырос в мире, где вполне реальные быки таскали за собой вполне реальные телеги, и собственными руками ковал мулов, тянувших за собой по горам пушки. Он родился в прошлом веке, был выходцем из консервативной семьи и всегда об этом помнил. Впрочем, Феррари умел избавляться от своего консерватизма, по крайней мере на время, — в тех случаях, когда консервативный подход к делу себя не оправдывал и требовалось принять нестандартное решение. Коломбо писал о нем так: «Если он вас вышучивал или с вами не соглашался, это ничего не значило. Просто он таким образом побуждал вас развивать свои идеи. Но, предоставляя инженерам свободу творческого самовыражения, он сохранял за собой право вмешиваться в их деятельность, если результаты работы его не удовлетворяли».

Вскоре в доме на Виале Тренто-э-Триесте начало действовать самое настоящее конструкторское бюро. Помимо Коломбо, в маленьком дизайнерском офисе трудились Бацци и Анджело Нази — еще один инженер Alfa Romeo; там же обосновались Альберто Массими-но — бывший дизайнер фирмы Fiat, и Федерико Джи-берти, племянник вагоностроителя Ренцо Орланди — старого друга Феррари. Все эти люди работали над машиной, которая создавалась, что называется, с нуля. «Мы торчали в офисе даже по воскресеньям, — вспоминал Джиберти. — Сначала разрабатывали общую концепцию нового автомобиля, а потом его конструкцию во всех деталях. Феррари давал нам на разработку того

или иного узла определенные сроки, которых мы должны были придерживаться. Мы очень много сделали, но только потому, что у нас был отличный коллектив, состоявший из специалистов своего дела, а задача, которую поставил перед нами Феррари, нас вдохновляла» .

Пока инженеры и конструкторы Феррари в поте лица трудились над новым проектом, гонщики «Скудерии» включились в соревнования сезона 1937 года. В «Mille Miglia» первым к финишу пришел Пинтакуда, обставив машины французских фирм Talbot и Delahaye. Потом «Скудерия» одержала одну за другой пять побед в соревнованиях на различных местных трассах. Но в международных гонках серии Гран При похвастать высокими результатами «Скудерия» не могла. Там по-прежнему доминировали немцы. К началу сезона 1937 года они подготовили две новые машины — Mercedes W125 с объемом двигателя 5,6 литра, и шестнадцатици-линдровый Auto Union VI6. Интересно, что и Mercedes, и Auto Union буквально засыпали Нуволари чрезвычайно выгодными предложениями; складывалось впечатление, что великий итальянец, не видя для себя достойной перспективы в «Скудерии Феррари», рано или поздно подпишет договор с одной из этих команд. На первых же гонках серии Гран При (Avus) победил Герман Ланг — бывший механик, ставший гонщиком команды Mercedes. «Скудерия», выставившая на гонки полдюжины машин серии 12С, выглядела более чем бледно. Потом гонщики «Скудерии» потерпели сокрушительное поражение на Нюрбургринге, где царил Роземайер, установивший новый рекорд трассы.

Не принес «Скудерии» успеха и второй визит в Соединенные Штаты. Менеджеры Mercedes и Auto Union отлично помнили, какое паблисити создали себе в 1936 году итальянцы, выиграв гонки на Кубок Вандербильта,

и послали в Нью-Йорк по дне машины от каждой команды, а также своих лучших гонщиков — Караччиолу и Роземайера. Гонки в Нью-Йорке без труда выиграл Ро-земайер; вторым пришел молодой англичанин Дик Си-мэн на Mercedes. Нуволари и Фарина заняли лишь пятое место: 12С вышла из строя, и итальянцы ехали вдвоем на 8С, принадлежавшей Фарине.

Признаться, у Нуволари не было ни малейшего желания ехать в Нью-Йорк. Его старший сын — восемнадцатилетний Джорджо — был болен перикардитом, лежал в постели на вилле в Мантуе, и врачи говорили Нуволари, что он безнадежен. Феррари, у которого тоже был безнадежно больной сын, тем не менее считал, что Нуволари должен ехать. «Не волнуйся, — говорил он гонщику, — Джорджо уж как-нибудь до твоего приезда продержится». Возможно, Нуволари все-таки не послушался бы Феррари и остался дома, если бы... Если бы сам Джорджо не уговорил его ехать. «Команде, — сказал он отцу, — без тебя не обойтись». Когда Нуволари плыл на «Рексе» к берегам Америки, его товарищи по команде делали все, чтобы отвлечь его от мрачных мыслей. Но вот как-то вечером к нему подошел стюард и сказал, что его ждут в радиорубке корабля, так как на его имя поступило важное сообщение. Когда Нуволари прижал к уху трубку радиотелефона, Компаньони, который остался на его вилле в Мантуе, сообщил ему, что Джорджо умер.

После неудачи в Нью-Йорке неприятности посыпались на «Скудерию» словно из рога изобилия. К примеру, Нуволари получил от фирмы Alfa Romeo за испытания новой гоночной модели 12С с низким силуэтом 100 000 лир. Но новая машина, которую руководство Alfa Romeo собиралось проверить в деле в Пескаре, должна была выступать не под знаком «Скудерии», на в

цветах заводской команды Alfa. Хотя 12С с низким силуэтом зарекомендовала себя неважно и в гонках на Гран При Швейцарии не участвовала, Феррари почувствовал себя оскорбленным. Дальше — больше. В тот день, когда Феррари послал две свои 12С в Швейцарию, выяснилось, что Нуволари дал согласие единовременно выступить за команду Auto Union. Гонки в Швейцарии не принесли успеха ни «Скудерии», ни «отступнику» Нуволари. Последний никак не мог приспособиться к управлению машиной с задним расположением двигателя и занял лишь седьмое место. Что же касается гонщиков «Скудерии» Фарины и Соммера, то они сошли с трассы по техническим причинам. Соммер, у которого сломался рычаг переключения передач, отправляясь в боксы, с мрачной ухмылкой помахал обломком перед носом инженьере Мариньони.

После этого поражения боевой дух в «Скудерии Феррари» упал ниже критического уровня. Пилоты в открытую поговаривали о грядущих радикальных переменах в команде. Между тем в экспериментальный цех в Портелло начали завозить новое оборудование. Руководство Alfa Romeo прилагало все силы к тому, чтобы к следующему сезону довести и поставить на свои машины класса Гран При два новых шестнадцати цилиндровых двигателя — с объемом 3 литра с нагнетателем и 4,5 литра без нагнетателя. Кроме того, руководство Alfa Romeo — неожиданно для многих — уволило своего ведущего конструктора Яно. Это была запоздалая реакция руководства на то, что Яно так и не сумел создать машину, которая могла бы на равных кон курировать с немецкими. Когда сезон 1937 года завершился, Нуволари все-таки ушел из «Скудерии», подписав контракт с Auto Union.

1 января 1938 года, ровно через восемь лет после своего появления на свет, «Скудерия Феррари» перестала существовать. Уго Гоббато, вице-президент Alfa Romeo, заявил, что отныне фирма сама будет участвовать в гонках и посредники ей не нужны. Alfa скупила все, чем располагала прежде «Скудерия», и в скором времени в Милан из Модены отправили все старые машины, запасные части, станки, а также все разработки по новому проекту «158». Слухи о том, что Феррари собирается в компании с Яно создать новую команду, оказались беспочвенными. Яно ушел работать на фирму Lancia, в то время как Феррари готовился возглавить гоночную команду Alfa Romeo, которая стала именоваться Alfa Corse. Инженеры Феррари ушли на фирму вместе с ним. Интересно, что в соответствии с новым контрактом Феррари запрещалось в течение четырех лет иметь собственную эмблему и выпускать машины под своим именем. После ликвидации «Скудерии» фирма Alfa стала использовать принадлежавшие ей мастерские и гаражи в качестве своих автосалонов и обслуживающих центров. Руководство фирмы Alfa назначило Феррари высокий оклад и предоставило определенную самостоятельность в делах. Но Феррари отлично сознавал, что в его карьере это шаг назад. Из «падроне» — полноправного хозяина — он превратился в одного из служащих фирмы, хотя и высокооплачиваемого.

В Милане, где обосновался Феррари, он встретил множество знакомых. Кроме того, с ним были Бацци и Уголини, которые перешли на фирму вместе с ним. Но в конструкторском бюро, где раньше всем заправлял Яно, теперь царствовал испанец по имени Вильфредо Ри-карт, или, как было записано у него в паспорте, Вильфредо Пелайя Рикарт и Медина. Феррари невзлюбил ис

панца с первого дня. «Этот «spagnolo» (испанец) говорил на четырех или пяти языках, был очень обходителен и обладал вкрадчивыми манерами, — писал Энцо двадцать лет спустя. — Он буквально приворожил, лично я другого слова подобрать не могу, вице-президента У го Гоббато и пользовался полным доверием с его стороны. Рикарт умел все хорошо объяснить, зачитать с авторитетным видом статью из иностранного журнала или предложить вниманию начальства красочный чертеж или диаграмму. Руководству это нравилось, и оно просто души в нем не чаяло, не зная того, что все эти материалы готовил молодой секретарь экспериментального цеха Орацио Сатта». Феррари тем самым хотел сказать, что Рикарт, который как дизайнер ничего из себя, в общем, не представлял, беззастенчиво эксплуатировал других, куда более талантливых инженеров. Феррари с неприязнью отмечал, что Рикарт носил экстравагантные костюмы «в эдаком левантийском (колониальном) духе» и ботинки на толстенной каучуковой подошве. Когда Феррари спросил Рикарта, зачем ему такие толстые подошвы, последний, сохраняя полнейшую серьезность, ответил, что он как ведущий инженер обязан предохранять свой мозг от ненужных сотрясений, которые могут происходить от соприкосновения ступни с неровностями почвы. «Обменяться с ним рукопожатием, — писал далее в своих мемуарах Феррари, — было все равно что пожать холодную осклизлую руку трупа».

Между Феррари и покровителем Рикарта вице-президентом Alfa Уго Гоббато отношения тоже складывались непросто. «Он (Гоббато. — Р.В.) не верил ни в интуицию, ни в возможность импровизации и считал, что в работе инженера все можно разложить по полочкам и распланировать заранее. Он отказывался восприни

мать то, что не укладывалось в строгие рамки той или иной системы. Между тем я полагал и полагаю, что инженеру подчас просто необходимо принимать нестандартные решения, — писал Феррари. — Уго хотел поставить производство гоночных машин на конвейер, который, как известно, остановок не терпит; я же больше верил в возможности небольших мастерских, способных реализовать оригинальное инженерное решение или внести необходимые изменения в тот или иной

узел, так сказать, по ходу дела».

Через год после того, как конструкторы «Скудерии» засели за разработку проекта «158», механики экспериментального цеха в Портелло выкатили из ворот Alfa Romeo 158. Новую машину обкатал в Монце бывший тест-пилот «Скудерии» Энрико Нарди. Она ему понравилась. Машина знаменовала собой отход от традиционных схем, которых придерживался Джано: имела низкую посадку, гидравлические тормоза, независимую подвеску и коробку передач с дифференциалом. Alfa тип 158 представляла собой современную одноместную гоночную машину, которая нисколько не уступала новейшим разработкам аналогичного класса братьев Мазерати. Интересно, что после смерти старшего брата Альфиери Мазерати младшие продали контрольный пакет акций фирмы богатому моденскому семейству Ор-си и в 1938 году перебрались из Болоньи в Модену. Теперь их офис располагался на той же Виа Эмилиа, что и старая штаб-квартира «Скудерии Феррари», — только с противоположной от нее стороны.

Когда руководимая Энцо Феррари команда Alfa Corse приехала в августе в Ливорно, три машины модели 158 стали объектом самого пристального внимания со стороны специалистов и любителей гонок. Увы, черной

вздыбленной лошади Феррари на желтом поле на капотах машин уже не было — ее заменила эмблема гоночной команды Alfa — четырехлистник клевера. Машинами управляли гонщики фирмы Клементе Биондетти, Франческо Севери и Эмилио Виллорези по прозвищу Мими. Брат Мими Луиджи служил у братьев Мазерати и уже выиграл несколько гонок в классе «вуатюре-ток» — машин с объемом двигателя до 1,5 литра. Этот Луиджи — или Джиджи, как его все называли, — приехал в Ливорно на Maserati, которую специально модифицировали для того, чтобы она могла противостоять новым Alfa 158.

Три Alfetta (гак болельщики окрестили модель 158) ушли на трассу из первого ряда стартового ноля. Лидерство сразу же после старта захватил Севери, но в скором времени его обошел Джиджи Виллорези на Maserati. Его брат Мими устремился за ним вдогонку и гак отчаянно боролся с ним за первенство, что мотор Maserati не выдержал и Джиджи был вынужден сойти с трассы. Таким образом, дебют машин серии 158 сразу же обернулся крупным успехом. В дальнейшем «Альфетты» конкурировали во время гонок в основном с Maserati. Но это были настоящие гонки, увлекавшие итальянскую публику — в отличие от своего рода показательных выступлений немецких машин формулы Гран При, у которых в этом классе фактически соперников не было. Конечно, Alfa Corse продолжала посылать на международные гонки более мощные машины с шестнадцатицилиндровыми двигателями, но они так и не смогли составить достойную конкуренцию немецким Mercedes и Auto Union. К концу сезона 1938 года Тацио Нуволари наконец овладел секретами вождения машины с задним расположением двигателя. После того как Роземайер погиб при попытке установить очередной рекорд скорости,

Тацио в сорок шесть лет стал ведущим гонщиком Auto Union и выиграл Гран При в Монце и Донингтон-парке, продемонстрировав все присущее ему мастерство. Постоянные неудачи в гонках Гран При заставили итальянцев в корне пересмотреть свое к ним отношение. Руководство итальянского автоспорта объявило, что начиная с 1939 года Большие призы на территории Италии будут разыгрываться только в классе «voiturette» — автомобилей с объемом двигателя до 1,5 литра. Таким образом руководство итальянского автоспорта хотело восстановить былую славу национальных гоночных «конюшен» и фирм-производителей гоночных и спортивных машин.

Первый из серии Больших призов итальянской формулы должен был состояться в Триполи на занесенной песком трассе в Меллахе. 7 мая 1939 года на стартовом поле выстроились 30 машин, из которых 28 были итальянского производства. Одна Maserati со специальным аэродинамической формы кузовом предназначалась для Джиджи Виллорези. Появление на стартовом поле двух иностранных машин вызвало среди итальянских зрителей некоторое замешательство. Прежде всего потому, что они прибыли из Германии — из Штутгарта.

Ходило множество слухов о том, что немцы тоже строят машину класса «voiturette» — «вуатюреток», но менеджеры Mercedes всячески это отрицали. Английский фотограф Джордж Монкхаус, желая получить достоверную информацию по этому вопросу, послал письмо своему приятелю Дику Симэну — одному из ведущих гонщиков фирмы Mercedes. Симэн ответил ему шутливым посланием, в котором между прочим писал: «Ной-бауэр благодарит тебя за письмо, где ты спрашиваешь о машинах класса 1,5 литра, но утверждает, что ничего о такого рода разработках не знает. Доктор Киссел, со

своей стороны, готов прислать тебе чертежи машины другого класса — нового Mercedes 750 cc с двухрядным 24-цилиндровым мотором». Между тем через два месяца после того, как итальянцы объявили о введении новой формулы, немцы в обстановке большой секретности стали разрабатывать гоночный болид, имевший условное обозначение W165 и представлявший собой миниатюрную версию мощной модели VI2 Grand Prix. Уже через шесть месяцев немецкие механики выкатили из ворот фабрики две новые машины, которые были полностью готовы к гонкам.

О том, что на фирме строятся два миниатюрных Mercedes, не знали даже гонщики, которым предстояло ими управлять. Герман Ланг и Руди Караччиола сразу же после гонок в По получили предписание ехать в Хо-кенхайм, где обычно проходили мотогонки. «Почему в Хокенхайм, подумал я, — писал позже Герман Ланг. — Неужели Mercedes стал строить мотоциклы и мне придется их испытывать?» Только оказавшись на трассе и увидев новые машины, он и Караччиола все поняли. До погрузки на пароход, отправлявшийся в Триполи, оставалось всего три дня. Между тем Нойбауэр хотел окончательно для себя уяснить, имеет ли смысл объявлять об участии немецких машин в гонках или нет. Предстоящие испытательные заезды должны были дать ответ на этот вопрос. «Выяви мы хоть малейшую неисправность, ехать в Триполи нам бы не пришлось», — писал Ланг. Испытательные заезды, однако, прошли без всяких шероховатостей, и машины повезли в Неаполь, чтобы позже переправить их морем в Северную Африку.

На том же корабле, что и немцы, плыли члены команды Alfa Corse во главе со своим менеджером Мео Кон-статини. Пока корабль резал острым форштевнем волны, гонщики немецкой и итальянской команд играли на

палубе в теннис, бадминтон и тому подобные игры. В полночь, когда с парохода уже было видно землю, к гонщикам вышел с ног до головы обмотанный водорослями Нойбауэр, объявил, что он — Нептун, после чего от лица этого морского божества поздравил всю компанию с успешным завершением плавания. Когда гонщики приехали в Триполи, задул «ghibli» — ветер из пустыни и небо над автодромом окрасилось в желтый цвет. Потом, когда ветер утих, начались квалификационные заезды. Итальянцы не зря беспокоились — немецкие машины оказались очень быстрыми и маневренными. Один только Джиджи Виллорези — к большому удивлению немецких пилотов — сумел показать лучшее время. Вечером после квалификационных заездов Нойбауэр пригласил своих сотрудников и гонщиков к себе и обрисовал им в общих чертах план предстоящих гонок. В соответствии с его замыслом Лант должен был гнать во всю силу и обязательно войти в группу лидеров. При этом он должен был иметь в виду, что заехать в боксы и сменить колеса ему все-таки придется. Караччиоле же, напротив, особенно спешить не рекомендовалось; Нойбауэр требовал от него другого — чтобы он берег шины и доехал до финиша на одном комплекте резины.

Ланг отлично спланировал свой старт. Сигнал к началу гонок подавал маршал Итало Бальбо — губернатор провинции. После того как погаснут сигнальные огни, он должен был взмахнуть флагом. Ланг знал об этом и смотрел не на флаг в руках маршала, а на сигнальные огни. Как только они погасли, он рванулся с места. Вслед за ним сорвался со стартового ноля и Караччиола — его напарник. Итало Бальбо, созерцая с трибуны для почетных гостей построенный его усилиями автодром, видел, как две серебристые машины устремились вперед, оставив позади хваленую Maserati со специальным аэро

динамическим корпусом и остальные 27 машин итальянского производства. Когда машины прошли первый крут, на обтекаемой Maserati Джиджи Виллорези взорвался мотор. Это означало, что плану братьев Виллорези, которые собирались, попеременно атакуя немцев, измотать их и вырвать у них победу, не суждено было осуществиться. Фарина на Alfa 158 прилагал сверхчеловеческие усилия, чтобы обойти немцев, но, когда он вышел на второе место, оттеснив Караччиолу на третье, мотор у него задымил, и он был вынужден сбавить темп. Следует заметить, что жара стояла страшная: на солнце в тот день было 52 градуса по Цельсию и 37 градусов в тени. Немецкие машины отлично выдерживали высокую температуру, в то время как итальянские из-за перегрева одна за другой сходили с дистанции. В результате Ланг и Караччиола заняли первое и второе места. Третьим, через несколько минут после немцев, пришел Мими Виллорези, который управлял последней оставшейся в строю Alfetta с перегревшимся мотором. Джиджи Виллорези позже писал, что у всех итальянских гонщиков, которые какое-то время шли за немецкими машинами и вдыхали их выхлоп, к концу гонок страшно слезились глаза и распухли губы. Он даже высказал невероятное, в общем, предположение, что это произошло из-за того, что немцы использовали какой-то сильный реагент, обладавший способностью снижать температуру горючей смеси. Как косвенное свидетельство вредного воздействия немецкого выхлопа, по мнению Джиджи, можно было рассматривать и тот факт, что, когда гонщику Овидио Капелл и дали в боксах пососать лимон и влажную губку, чтобы обтереть лицо, он проглотил губку, а лицо стал тереть лимоном. И это не говоря о том, что в скором времени он сошел с трассы и, едва успев выбраться из машины, упал в обморок.

Был ли использован немцами ядовитый реагент или

нет — неизвестно, но членов команды Mercedes достигнутый их гонщиками успех, похоже, поразил ничуть не меньше, чем итальянцев. «Когда после окончания гонок я заехал в боксы, там все прыгали чуть ли не до потолка, — писал позже по этому поводу Ланг, — а Нойбауэр лучился от счастья, как именинник. Механики вытащили меня из машины, желая отнести к подиуму на руках; при этом они едва не сломали мне ноги». Награды, которые получили победители, говорят о том, что итальянцы не сомневались в победе своих гонщиков и готовились устроить им чествования невиданного масштаба. Увы, все призы достались немцам. Главный приз, кубок князя Пьемонтского за самый быстрый круг, кубок министра колоний за лидерство на протяжении половины дистанции, кубок города Милана за лидерство на протяжении 10 кругов, кубок графа Вольіи за «виртуозное вождение», кубок короля Италии за «дебют в новом классе» и «командный» кубок герцога Д'Аоста увезли с собой Ланг и Караччиола. Возвращаясь на пароходе в Неаполь, Нойбауэр большую часть времени провел в радиорубке, получая приветственные радиограммы и отвечая на них. Менеджер Alfa Meo Констатини сидел у себя в каюте, размышляя над тем, как лучше преподнести Феррари известие о поражении, которого никто из них не предвидел.

Единственным утешением для итальянцев явилось то обстоятельство, что Mercedes W165 больше в гонках не участвовали. Казалось бы, ничего удивительного: в Европе вот-вот должна была разразиться война. Складывалось, однако, впечатление, что мини-«Мерседесы» создавались не столько для гонок, сколько для того, чтобы немцы могли продемонстрировать в Триполи свое техническое превосходство над итальянцами. На торжественном обеде в Штутгарте по случаю окончания сезона Макс Сейлор, спортивный менеджер Mercedes,

выступая с речью, сформулировал философию фирмы следующим образом: «Мы побеждали в гонках на протяжении сорока лет и собираемся побеждать впредь — в любой формуле — будь то гоночные машины с объемом двигателя 1,5 литра или мощные спортивные автомобили с объемом 4,5 литра и Выше. Машины команды Mercedes, которая располагает лучшей в мире технической базой и организацией, всегда будут стоять на первой линии стартового поля».

После неудачи в Триполи братья Мазерати несколько воспрянули духом, когда их машина 8 CTF, пилотируемая Уилбуром Смитом, одержала победу в гонках «Инди 500». Интересно, что это была первая победа в подобных гонках, одержанная машиной иностранного производства с 1919 года. Пока в стане Maserati ликовали, в Alfa Corse зализывали раны. Через месяц после гонок в Триполи талантливый Мими Виллорези разбился на испытаниях модифицированной модели 158. Феррари отказался выплачивать его семейству страховку, мотивируя это тем, что Мими в день испытаний чувствовал себя неважно, но скрыл этот факт от руководства команды. Брата Мими — Джиджи Виллорези — решение Феррари оскорбило до крайности. «Он утверждал, что Мими попал в аварию, поскольку у него болел живот, — говорил Виллорези. — Между тем позже было доказано, что на машине сломалась рулевая тяга. Феррари, однако, отказался признать этот факт. Последнее обстоятельство, как вы понимаете, установлению между нами теплых отношений не способствовало».

Через несколько месяцев после гонок в Триполи Уго Гоббато сообщил директору Alfa Corse, что вынужден с ним расстаться. Поскольку распри между Феррари и Рикартом продолжались, стало очевидно, что одному из них придется уйти. Выбор вице-президента пал на Феррари. «Я был уволен, — писал Феррари. — В сло-

жившихся обстоятельствах это казалось мне вполне логичным». Разбирая стол в своем миланском кабинете перед тем, как отбыть в Модену, Феррари окончательно осознал, что его отношения с фирмой Alfa Romeo, завязавшиеся девятнадцать лет назад после того, как он занял второе место в гонке Тарга-Флорио, закончились.

Со временем Феррари продемонстрировал Уго Гоббато и менеджменту фирмы Alfa, чего он на самом деле стоит и кого они в его лице потеряли. Но в тот момент он был просто рад тому, что едет домой. «Возвращение в Модену, — писал он, — стало в моей жизни знаковым событием, которое я могу сравнить только с завершением некоего биологического цикла. Я окончательно отказался от карьеры менеджера гоночной команды и решил заняться производством. Это было попыткой доказать и себе, и миру, что я как личность и деятель тоже кое-что значу в этой жизни. Настало время ответить на вопрос, смогу ли я добиться успеха, действуя исключительно на свой страх и риск».

Глава четвертая

1 сентября 1939 года, когда войска Гитлера начали вторжение в Польшу, Муссолини объявил в Риме о нейтралитете Италии. Через два дня Британия и Франция объявили войну Германии. Италия оказалась в странном положении: симпатии ее правительства были целиком на стороне Гитлера. При этом страна на некоторое время отдалилась от государств, которые готовились растерзать друг друга на части.

Прочитав в газете Il Popolo di Brescia, что гонка «Mille Miglia» в 1940 году состоится, Феррари написал

одному из ее устроителей Ренцо Кастаньето письмо, где всячески приветствовал это известие. Письмо Феррари датируется 1 ноября 1939 года. На конверте стоит его старый моденский адрес по Виале Тренто-э-Триесте, но название предприятия теперь иное: Auto-Avia Construzioni. Поскольку в соответствии с договором с фирмой Alfa Romeo Феррари запрещалось создавать автомобильное производство под своим именем, ему пришлось изобрести новое название. На конверте нет и эмблемы со вздыбленной лошадью. «Скудерия Феррари» являлась предприятием с акционерным капиталом, — писал Энцо. — И как таковое была ликвидирована. После этого я на собственные средства основал в Модене новую фирму — Auto-Avia Construzioni». Если верить названию, Феррари должен был производить и кое-какие детали для самолетов, что по тем временам было чрезвычайно выгодным бизнесом. В скором времени на фабрике уже трудилось до сорока рабочих и сотрудников, включая Альберто Массимино — дизайнера, который принимал участие в разработке проекта «158». В 20-х годах Массимино подвизался в авиационной промышленности, и Феррари считал, что такого рода опыт может ему пригодиться. В скором времени на фабрику поступил моденский инженер Витторио Беллантани, 33 лет, который прежде работал у одного местного производителя мотоциклов.

В 1938 году после серьезного инцидента во время гонок «Mille Miglia» итальянское правительство запретило автомобильные соревнования на муниципальных дорогах. Два гонщика-любителя из Генуи, ехавшие на Lancia Aprilia, в районе Болоньи потеряли управление и врезались в стоявшую у обочины толпу. Погибли десять человек, в том числе семеро детей; двадцать четыре человека были ранены. По причине запрета в 1939

году тысячемильные гонки не проводились. Тогда граф Джованни Лурани по прозвищу Джонни обратился к организаторам соревнований с любопытным предложением. В соответствии с его замыслом гонки должны были проходить по замкнутой трассе, имевшей протяженность 100 миль и опоясывавшей три города — Бре-шию, Кремону и Мантую. Такого рода кольцевые гонки уже проводились в начале века, просто потом о них основательно подзабыли. В гонках должны были участвовать спортивные машины без нагнетателя — таковы были требования Итальянского национального спортивного комитета. Гонщикам предстояло сделать по новой трассе девять кругов, что в общей сложности составляло примерно тысячу «римских» миль. Другими словами, это были те же тысячемильные гонки, хотя конфигура-ция трассы по сравнению с прежней «Mille Miglia» была теперь совершенно иной. Название, впрочем, оставили прежнее.

Вскоре после того, как о планах графа Джонни Лурани и устроителей гонок «Mille Miglia» было объявлено во всеуслышание, к Феррари обратился один из его прежних клиентов. Он был родом из знатной и богатой моденской семьи и носил пышное имя — Марчезе Лота-рио Альфонсо Раньоии Макиавелли. Марчезе был молод — ему было 26 лет, и он имел два диплома: доктора правоведения, а также социальных и политических наук. Работал он в семейном бизнесе, а в свободное время участвовал в гонках. Сначала он ездил на маленьком Fiat, а потом переключился на машины фирмы Alfa. Одну из спортивных Alfa ему продал Феррари — в то время, когда его «Скудерия» находилась на пике популярности. Теперь Марчезе хотел, чтобы Феррари сконструировал для него машину специально для новых тысячемильных гонок.

РИЧАРД ВИЛЬЯМС
«ЭНЦО ФЕРРАРИ»

Примерно в то же самое время к Феррари с аналогичной просьбой обратился сын покойного гонщика Антонио Аскари. Хотя Альберто Аскари шел только двадцать второй год, он уже успел зарекомендовать себя как отличный мотогонщик. Мать молодого Аскари и слышать не хотела о том, чтобы ее сын стал гонщиком — ведь в гонках погиб ее муж. Но Альберто, окончив школу, пошел по стопам отца: открыл в Милане салон по продаже автомобилей марки Fiat, а в свободное от работы время участвовал в гонках. 13 июля 1939 года Альберто исполнился 21 год, он стал совершеннолетним и получил в свое распоряжение крупные денежные суммы, доставшиеся ему в наследство от отца. Деньги, что называется, жгли ему карман, и он решил заказать для себя машину у приятеля своего отца Энцо Феррари.

Проконсультировавшись со своими инженерами, Феррари предложил своим клиентам экспериментальную модель, конструкция которой основывалась на Fiat 508C — быстром и маневренном спортивном автомобиле, построенном известным дизайнером Данте Джакозой. Fiat 508C имел четырехцилиндровый мотор с рабочим объемом 1,1 литра и верхним расположением клапанов, четырехступенчатую коробку передач и независимую переднюю подвеску. Феррари, Массимино и Беллентани намеревались взять два двигателя от Fiat 508C и установить их в ряд, одновременно уменьшив рабочий объем до 1,5 литра. Последнее делалось для того, чтобы новая машина избежала конкуренции с более мощными автомобилями Alfa Romeo. Взявшись переделывать Fiat 508C, Феррари также надеялся заполучить приз, который фирма Fiat вручала автопроизводителям за лучшую модификацию одной из своих базовых конструкций.

Новая модель получила условное обозначение «815» — в силу того, что имела восьмицилиндровый мотор с ра-

бочим объемом 1,5 литра. Феррари определил цену машины в 20 ООО лир, пообещав Альберто Аскари обеспечить эксклюзивную отделку. Подписав с клиентами договор во время праздничного рождественского обеда, Феррари приступил к работе. Его мастерская заказала алюминиевые детали для нового двигателя на фабрике «Калыюни» в Болонье, а новый корпус из особого сплава — на фабрике «Карроцерия Туринг» в Милане. Шасси, подвеска, трансмиссия, тормоза и рулевая трапеция были взяты от серийного Fiat 508C. Коле1гчатый и распределительный валы изготовлялись непосредственно в мастерской Феррари. В работе Массимино и Беллен-тани помогал Энрико Нарди — гонщик-испытатель, работавший в свое время в «Скудерии Феррари».

На «Карроцерия Туринг» в Милане существовал принцип, которого работники фирмы должны были придерживаться. Главный дизайнер Феличе Бьянки Ан-дерлони сформулировал его так: «Главный наш враг — вес, главное препятствие — сопротивление воздуха». Колдуя над двумя присланными Феррари шасси, Феличе и его работники стремились воплотить этот принцип в реальность. Отправляя шасси на миланскую фирму, Феррари определил задачу кузовщиков следующим образом: «Это должна быть настоящая гоночная машина — но с элементами автомобиля класса люкс». Это изречение показывает, что Феррари отказался (на время) от мысли строить чисто гоночные машины вроде Bimotore или модели «158» и стремился отыскать свою пишу среди производителей «штучного» товара — очень дорогих и эстетически безупречных спортивных машин для богатых клиентов. Сын дизайнера Бьянки, цитируя в своих воспоминаниях Феррари, приводит следующие его слова: «Я хотел создать нечто неповторимое — настоя

щее произведение искусства, увидев которое люди сразу бы сказали: это Ferrari».

Дизайнеры фирмы «Туринг» изготовили модель автомобиля в масштабе один к десяти и продули ее в самодельной аэродинамической трубе. По образному выражению Феличе Бьянки, силуэт машины «был очерчен ветром». Когда кузов был изготовлен в натуральную величину, специалисты фирмы продолжили испытания. Они привязывали к кузову длинные полоски шерсти и производили фотографирование машины на различных скоростях, чтобы иметь наглядное представление о том, как воздушный поток обтекает корпус. Испытания модели 815 проводились на прямом участке шоссе у Линате, что между Миланом и озерами. Молодому Аскари до того не терпелось увидеть новую машину, что он со своим приятелем мотогонщиком Сильвио Ваилати под надуманным предлогом приехал на фабрику «Туринг», увидел, как модель 815 выкатывают из цеха, и, словно тайный агент, сфотографировал ее, не выходя из собственного автомобиля — через боковое стекло. Когда первая полностью законченная и укомплектованная машина отправилась в испытательный пробег по Виа Эмилиа, инженеры и рабочие мастерских Феррари чувствовали себя на седьмом небе от счастья. «Должен, правда, отметить, — писал Феррари, — что к всеобщему восторгу примешива-

лась и изрядная доля тревоги».

Когда в последнюю неделю апреля 1940 года на площади Победы в Брешии выстроились 88 машин, готовых принять участие в новых тысячемильных гонках, Италия находилась уже на грани войны. 2 апреля дуче объявил, что молодые люди старше семнадцати лет могут быть в любой момент призваны в армию. По этой причине в последнем довоенном «Mille Miglia» участвовали

только немцы и итальянцы. Команда Alfa Corse прислала на гонки четыре мощные машины серии 2500. В классе машин с объемом 2 литра доминировали пять обтекаемых BMW. Машины с объемом двигателя 1,5 литра были представлены в основном небольшими спортивными Fiat и Lancia; неожиданное появление в этом классе двух изящных машин типа 815 из Модены, разработанных и построенных в течение каких-то трех месяцев, вызвало настоящий фурор. Раньони — так в списке гонщиков значился Марчезе — ехал вместе со своим механиком Нарди; у молодого Аскари механиком был его кузен Джованни Миноцци. Он родился в деревушке Кастель-д'Арио — там же, где появился на свет великий Нуволари. Миноцци было сорок два года; в 20-х годах он участвовал в гонках вместе с отцом молодого Аскари. Близкие Аскари считали, что более опытный Миноцци в состоянии обуздать пыл молодого человека и, в случае необходимости, подать ему дельный совет или оказать практическую помощь.

Самые маленькие машины стартовали в четыре часа утра в воскресенье, 28 апреля. Первым ушел со стартового поля юркий красный Fiat Topolino. Через час стартовали две машины Феррари серии 815. На машине Раньони был номер 65, а на машине Аскари — 66. В отличие от более мощных собратьев, машины с объемом двигателя 1,5 литра ехали не по бульвару Ребуффоне в центре Брешии, а по улочке на окраине, где Кастаньето воздвиг огромный указатель со стрелой, указывавшей на выезд из города. Машины 815-й серии стартовали уверенно и к концу первого крута возглавляли гонку; Аскари шел на первом, а Раньони — на втором месте. В общей классификации они занимали соответственно двенадцатое и тринадцатое место. День был сухой, яркий и солнечный; ветра не было. Вырвавшись за Кремо

ной на равнину Падано, где дороги были прямые и ровные как стрела, гонщики с такой силой давили на педаль газа, установив невероятный темп, что он начал сказываться на машинах — особенно на необкатанных конструкциях. На втором круге у Аскари полетел балансир, и молодой пилот вынужден был сойти с трассы. Марчезе, который лидировал в своем классе, сохранял лидирующее положение на протяжении 600 миль и вышел в общей классификации на 10-е место. Это был его наивысший успех в гонке, поскольку сразу же после этого у него сломалась задняя ось и он тоже выбыл из соревнований. В общем зачете победу одержала белоснежная BMW, которой управляли Гушке фон Ханштайн и Вальтер Ваумер. Они показали среднюю скорость 100 миль в час. К разочарованию итальянских болельщиков, машины команды Alfa Corse безнадежно отстали от немцев. Среди машин с объемом двигателя 1,5 литра первой пришла к финишу Lancia Aprilia.

По мнению Феррари, причиной неудачи новых машин были слишком сжатые сроки, отведенные на их разработку и конструирование. Машины типа 815 были хотя и перспективными, но сырыми и недоведенными. Их погрузили на трейлер, отвезли в Модену и поставили на ремонт. Марчезе, который был не только автогонщиком, но и неплохим летчиком-любителем, поступил в итальянские военно-воздушные силы и погиб во время войны, испытывая новый самолет. Уже когда Марчезе служил в военно-воздушных силах, Феррари отправил в его поместье купленную им машину серии 815. Машина прибыла в разобранном виде в больших ящиках, которые простояли в гараже до конца войны. Когда война закончилась, Роландо, младший брат покойного Марчезе, решил распаковать ящики и попытаться собрать машину. Выяснилось, однако, что в ящиках не хватает

нескольких важных деталей. Роландо поехал к Феррари, чтобы потребовать недостающие части. Феррари, однако, не дал ему даже винтика — под тем предлогом, что, когда он посылал ящики его брату, в них было все до последней мелочи. Пока Роландо раздумывал, чем заменить недостающие детали, от Феррари пришло письмо, в котором он предлагал продать машину ему. «Я возмутился, — писал Роландо впоследствии, — и сказал Феррари следующее: «Коммендаторе, когда я пришел к вам просить запасные части, вы отказали мне, сославшись на полное их отсутствие. Теперь же вы предлагаете продать машину брата вам, причем за бесценок. Извините, конечно, но я вам ничего ни продавать, ни тем более отдавать даром не намерен». Позже Роландо в своих записках упомянул, что машину он так и не собрал, и она ржавела у него в гараже, пока не пришла в полную негодность.

Аскари свою машину забрал сам, после чего отвез ее в Милан. В 1943 году он продал ее своему приятелю Эн-рико Белтраччини. Последний тоже принимал участие в гонках 1940 года, управляя Fiar 1100 Special вместе с Ар-нальдо Розелли. В мае 1947 года Белтраччини за рулем модели 815 принял участие в гонках в Пьяченце — тех самых, на которые Феррари выставил первую машину, носившую его имя. Прямо скажем, 815-я показала себя не лучшим образом, и Белтраччини ее продал. В течение последующих лет эта машина переходила из рук в руки, пока ее не приобрел известный коллекционер, живший в Эмилии. В 1996 году, накануне Гран При Сан-Марино на автодроме имени Энцо и Дино Феррари в Имоле 815-я предстала в качестве главного экспоната небольшой автомобильной выставки, проходившей на площади Маттеоти. В лучах заходящего солнца безупречно

выкрашенный и отполированный кузов автомобиля сверкал и искрился, как налитое в хрустальный бокал дорогое красное вино.

10 июня 1940 года фашистская Италия объявила войну Англии и Франции. Об этом заявил с высокой государственной трибуны министр иностранных дел правительства Муссолини граф Галеаццо Чиано, именем которого был назван кубок, вручавшийся победителям гонок на автодроме в Ливорно. В свое время этот кубок из рук графа получили Нуволари и Варци, ездившие на принадлежавших «Скудерии Феррари» автомобилях марки Alfa Romeo.

Женатый на дочери Муссолини Эдде, граф Чиано являлся одним из главных вдохновителей нападения Италии на Албанию. При этом он отрицательно относился к союзу Муссолини и Гитлера. Во многом благодаря его усилиям Италия в 1939 году осталась нейтральной. Но Гитлер постоянно подталкивал Муссолини на открытое выступление на его стороне, и дуче поддался на его уговоры. «Подобно шакалу, который крадется по следам более крупного хищника, дожидаясь удобного момента, чтобы поживиться, — писала газета New York Times, — Муссолини выскочил наконец из засады, явив всему миру свое истинное лицо. Мотивы его поступков ясны как день. Он хотел с минимальными для себя потерями урвать часть добычи, которая досталась Гитлеру в результате падения Франции и эвакуации британских войск из Дюнкерка». В сентябре 1940 года итальянские войска начали наступление на английские владения в Северной Африке, а в октябре вторглись через албанскую границу в Грецию. Избежать тяжелых потерь Муссолини, однако, не удалось. В декабре англичане захватили у итальян

цев город Сиди-Барани; итальянская армия оказалась в таком отчаянном положении, что Гитлеру пришлось прислать ей на помощь так называемый «Африканский корпус» под командованием Роммеля.

Феррари было в то время сорок два года, и призыву он уже не подлежал. В 1934 году он вступил в фашистскую партию, но, подобно множеству итальянцев, оказавшихся в ее рядах, особой радости по этому поводу не испытывал. Он был скорее конформистом, нежели убежденным сторонником чернорубашечников. К тому же не следует забывать, что на фирме Alfa Romeo, от которой Феррари зависел материально и где вице-президентом был убежденный фашист Уго Гоббато, вступление в фашистскую партию считалось чуть ли не священным долгом каждого менеджера и руководящего сотрудника.

Когда началась война, производство спортивных и гоночных автомобилей прекратилось, и небольшая фирма Феррари стала одним из винтиков огромной военной машины; По контракту с «Компаниа Национале Аэро-наутика» она стала производить четырехцилиндровые авиационные двигатели, предназначавшиеся для легких тренировочных самолетов. Фабрика «Кальцони» в Болонье, которая изготовила алюминиевые блоки для мотора модели 815, теперь занималась отливкой алюминиевых блоков цилиндров для авиадвигателей. В старые мастерские на Виале Тренто-э-Триесте завезли сверлильные и токарные станки и прочее необходимое для работы оборудование. Фабрикант Коррадо Гатти, приятель бывшего тест-пилота «Скудерии» Энрико Нарди, предложил Феррари заняться, помимо всего прочего, выпуском промышленного оборудования — в частности, гидравлических шлифовальных станков, необходимых для производства подшипников. Такие станки производились тогда в Германии фирмой «Юнг». Феррари

хотел приобрести у этой фирмы лицензию, но ему в этом было отказано. Немцы заявили, что станки чрезвычайно сложны в изготовлении, а прислать сотрудников, которые могли бы наладить их выпуск, они из-за военного времени не в состоянии. По счастью, итальянское патентное право в те годы не было столь суровым, как в других странах, и адвокат Феррари сказал ему, что он, не вступая в конфликт с законом, может преспокойно выпускать без лицензии любое оборудование, которое в Италии не производится. «И тогда, — писал Феррари, — я просто-напросто стал копировать немецкие станки». Эти «копии» были столь удачными, что рабо-тали не хуже немецких, о чем, по словам Феррари, его не раз ставили в известность итальянские промышленники, которые приобрели его оборудование. На каждом таком станке, выпущенном фирмой Феррари, красовалась металлическая табличка со вздыбленной лошадью и надписью: «Скудерия Феррари», г. Модена».

Старый клиент, а ныне деловой партнер Феррари Франко Кортезе познакомил его с Эрнесто Бредой — владельцем концерна, производившего пушки, военные грузовики и самолеты. Заводы концерна «Бреда» находились в пригороде Милана Сесто Сан-Джованни; это мощное предприятие представляло собой аналог промышленной группы Крупна в Германии или военных заводов «Виккерс» в Англии. У Феррари были уже в прошлом контакты с этим концерном: в начале 30-х инженер «Бреды» Чезаре Паллавичино изготовил по его заказу обтекаемый кузов для модели Р3. Теперь Феррари пригласили в офис «Бреды», чтобы договориться о поставках его шлифовальных станков, а также новых редукторов для мощных двигателей, разработанных инженерами концерна. Феррари, однако, ехать в Милан отказался (к неудовольствию Кортезе), предложив ме-

неджерам «Бреди» приехать к нему в Модену. Те для приличия поупрямились, но потом согласились, и контракт был подписан.

В 1942 году приятели Феррари предложили ему перенести фабрику в другое, более безопасное место: железнодорожный узел Модены и находившиеся поблизости предприятия представляли собой потенциальную цель для бомбардировщиков союзников. Это предложение странным образом совпало с желаниями Феррари — он давно уже подумывал о том, чтобы переехать со своим предприятием за город. Не сумев договориться о покупке земли в округе городка Формиджини, Феррари обосновался — не без помощи своего приятеля Мино Аморочти, который нашел подходящее место, — в поселке неподалеку. Поселок назывался Маранелло; у Феррари был уже здесь участок земли — правда, небольшой. Маранелло находился в восемнадцати километрах к югу от Модены на Виа Джардини — дороге, построенной инженером Джардини в конце XVII века по распоряжению моденского герцога Франческо 111. Дорога должна была связывать Модену с землями Парм-ского герцогства. Позже ее также стали называть дорогой Абетоне — по названию города в Апеннинах, через который она проходила. Говорят, деревня Маранелло была основана еще в бронзовом веке. Во втором веке до нашей эры в области Маранелло жили лигурийцы, но потом на этих землях обосновались римляне. В XVI веке на месте древнего феодального замка, разрушенного землетрясением, был выстроен еще более великолепный. Поселок Маранелло тоже восстановили. К середине XIX века в нем проживало около тысячи человек — в основном это были сельскохозяйственные рабочие и ремесленники. Поскольку селение находилось у подножия Апеннин, жители Модены любили приезжать сюда

в свободное время — особенно летом, когда в городе житья не было от жары и комаров. Феррари тоже купил себе в этих местах домик с участком.

В 1942 году, когда Феррари готовился перенести свои мастерские в Маранелло, здесь проживало уже 6500 человек. Аморотти присмотрел большую ферму «Фондо Кавани», которую Феррари решил купить. Поначалу владельцы фермы Данте и Августа Коломбини никак не могли решиться продать свое достояние, но, когда Феррари приехал к ним во второй раз, они, еще раз основательно все обдумав, дали согласие на продажу. 30 ноября Феррари написал мэру Маранелло письмо, в котором спрашивал, разрешат ли ему застройку, если он купит ферму. Через пять дней разрешение было получено, а 16 декабря состоялось подписание договора, который заверил нотариус Людовико Басси. За два гектара земли и постройки на территории фермы Феррари заплатил 78 ООО лир. Кроме того, он заплатил 8060 лир налога и 78 лир за услуги нотариуса.

Поскольку нет никаких сведений о том, что Феррари получил финансовую помощь со стороны, следует признать, что он осуществил покупку за счет собственных сбережений. О том, что у него были деньги, свидетельствуют расчетные книги «Банко Селла» и моденского «Банкоди Сан-Джеминьяно э Сан-Просперо». Помимо фермы «Фондо Ковани», Феррари купили ряд других ферм — поменьше. Все они располагались неподалеку от дороги Абетоне; общая площадь владений Феррари достигала 306 228 квадратных метров. В дальнейшем Феррари построил на этих землях не только фабрику, но и испытательную трассу. Хотя в 1942 году война складывалась для Италии крайне неудачно и будущее итальянцев было неопределенно, Феррари, похоже, уже тогда вынашивал грандиозные планы.

Полтора года спустя Феррари познакомился с Карло Бенци — семнадцатилетним пареньком, родители которого держали ресторан в Уберсетто, что на Виа Джардини между Маранелло и Моденой. Бенци рассказывал, что в 1944 году немецкий офицер обратился к Феррари с неким вопросом. Поскольку Феррари не знал немецкого, Бенци предложил ему свои услуги в качестве переводчика. После войны, когда Бенци сдал экзамены на бухгалтера, сестра его жены спросила Феррари, нет ли у него работы для ее родственника. Энцо согласно кивнул, и в скором времени Бенци уже работал бухгалтером у Гардини — его менеджера по финансам.

В июле 1943 года, когда фабрика в Маранелло уже стала обретать законченные очертания, пришло известие о высадке союзников на Сицилии. Через два дня рескриптом короля Муссолини был смещен со всех постов; итальянские солдаты стали сдаваться в плен. В сентябре фашистская партия была запрещена, а итальянское правительство подписало акт о безоговорочной капитуляции. Но вслед за тем в Рим вошли немецкие войска, а Муссолини был освобожден из заключения. Новое правительство Италии, которое возглавил маршал Бадольо, объявило войну Германии. Немцы, оккупировавшие Северную Италию, ответили на это репрессиями. По всей Эмилии людей по малейшему подозрению подвергали аресту, везли в тайную полицию или казнили без суда и следствия. Эмалевые размером с открытку портреты замученных немцами партизан на мемориальных кладбищах Болоньи и Модены, а также латунные таблички в честь героев Сопротивления на стенах домов свидетельствуют о страстном желании народа изгнать «nazifascisti» — нацистов — из Италии. В январе 1944 года союзники высадились в Анцио на юге от Рима. Это было началом долгой и кровопролит-

ной кампании, когда союзники, продвигаясь вверх по итальянскому «сапогу», шаг за шагом оттесняли немцев на север.

4 ноября 1944 года новая фабрика Феррари впервые подверглась налету американских бомбардировщиков. В апреле следующего года рабочие на фабрике все еще подчищали следы от второго налета, который причинил предприятию весьма значительный ущерб. В это время в Милане партизаны схватили Муссолини и его любовницу Кларетту Петаччи, расстреляли и повесили за ноги на площади Лоретто. На следующий день немецкие генералы, командовавшие остатками оккупационных войск, вошли при посредничестве архиепископа Миланского в контакт с командованием союзников и объявили о своей капитуляции. Но прежде чем Италия вступила в период возрождения и реконструкции, на улицах еще долго лилась кровь: итальянцы, принадлежавшие к разным партиям и обладавшие различными политическими убеждениями, сводили между собой счеты. Так, Уго Гоббато — один из апостолов фашистской экономики был застрелен неизвестным, когда выходил вечером из ворот фабрики AJfa Romeo. Эдоардо Вебер, производитель карбюраторов и хороший знакомый Феррари, бесследно исчез. По этому поводу Феррари как-то раз меланхолично заметил, что он своей жизнью заплатил за ошибки, «которые, возможно, совершили совсем другие люди».

Глава пятая

22 мая 1945 года, через месяц после окончания войны, Лина Ларди родила Энцо Феррари второго сына. Родители назвали его Пьеро. Пьеро походил на отца даже

больше, чем Дино. Его глаза с тяжелыми веками и скрытным, словно отстраненным взглядом были точь-в-точь такими же, как у Энцо.

У Феррари, таким образом, было две семьи. Одна, официальная, играла репрезентативную роль: представляла его бизнес, его корни и, до определенной степени, его будущее — в лице Дино Феррари, который, хотя и был неизлечимо болен, считался его наследником и продолжателем его дела. Другая семья, неофициальная, являлась для Феррари своего рода оазисом, где он благодушествовал, отдыхая от дел и вечных конфликтов между его женой и матерью. Возвращаясь из Маранелло в Модену, он частенько сворачивал на полпути на сельскую дорогу, которая вела к укрывавшемуся в тени садов домику с красными кирпичными стенами, где жила его любовница Лина, выращивавшая у себя на ферме вишни и сливы и воспитывавшая его второго сына. Впрочем, бывали случаи, когда Феррари из своего тихого «оазиса» перемещался в куда более шумное место — к примеру, в отель «Реал» или какой-нибудь ресторан, где он встречался со своими друзьями и девушками, напрочь лишенными провинциальных предрассудков.

«Моногамия для мужчины — вещь противоестественная, — писал его знаменитый соотечественник Федерико Феллини. — Мужчина полигамен по самой своей природе. Стараясь в силу общепринятой традиции сохранить верность одной женщине, он тем самым загоняет вглубь присущие ему инстинкты, которые временами прорываются наружу и властно заявляют о своих правах. Считается, что когда люди женятся, то становятся как бы одним человеком, — но это неверно. Я бы сказал, что после женитьбы они превращаются в

два с половиной человека, в три, четыре — или того больше».

Феллини — постановщик таких прославленных фильмов, как «Сладкая жизнь» и «Восемь с половиной», был на двадцать лет моложе Феррари. В возрасте двадцати трех лет он женился на Джульетте Мазине — одной из своих ведущих актрис и жил с ней до самой смерти. «Женщина в силу своего естества, — рассуждал Феллини, выражая мнение многих итальянских мужчин, — с младых ногтей стремится выйти замуж — то есть прилепиться к какому-нибудь существу мужского пола, которое стало бы ее оплотом, ее вселенной. Не то с мужчиной. Для него брак — суть постоянное насилие над его личностью, тирания, которую он вынужден терпеть, поскольку так его воспитали. В течение многих лет я пытался втолковать эту простую истину Джульетте, но у нее собственные взгляды на такие вещи, которые она отстаивает не менее последовательно».

Истинное отношение Феррари к этому вопросу может до определенной степени прояснить следующее обстоятельство: когда один его приятель рассказал ему, что собирается оставить жену и детей, чтобы жениться на другой женщине, Феррари, проводив его до двери, больше никогда с ним не общался. Ему не понравилось, что этот человек намекал на некое сходство между ситуациями в их семьях. По мнению Феррари, никакого сходства здесь не было, да и не могло быть. Он, Феррари, вел себя благородно и, хотя не всегда поступал в соответствии с велениями церкви, такую священную вещь, как брак, разрушать не собирался, своих близких не обижал и всех их обеспечивал.

Когда Феррари сказал Франко Кортезе, своему агенту, что он планирует прекратить выпуск станков и вновь заняться производством спортивных машин, реакция

последнего была мгновенной. «Только псих может бросить такое выгодное дело!» — заявил он. Феррари, однако, его не послушал и решил целенаправленно проводить в жизнь программу реформ, которую продумал еще во время войны. К тому же объединение «Ауто-Авиа Конструциони» и «Скудерия Феррари» не было акционерным предприятием, а его, Энцо, частной собственностью, а потому он мог поступать как ему заблагорассудится и не слушать ничьих советов.

Терять время было нельзя. На другой стороне Виа Эмилиа на расстоянии мили от его дома находились штаб-квартира и завод фирмы Maserati. Братья Мазерати — Эрнесто, Биндо и Этторе, — пережив нелегкие послевоенные времена, вернулись к любимому делу: производству автомобилей. Несмотря на то что во время войны братья Мазерати, как и Феррари, подвизались в оборонной промышленности, о машинах они не забывали и даже вели кое-какие разработки в области автомобилестроения. Они также поддерживали отношения с Нуволари, решив с его помощью вступить в сотрудничество с доктором Фердинандом Порше. Хотя этот проект не осуществился, об активности братьев свидетельствует уже одно то, что им удалось переманить к себе инженера Феррари Альберто Массимино. В апреле 1946 года они предъявили миру первый, так сказать, продукт совместной деятельности — новую двухместную спортивную машину с аэродинамической формы кузовом, крыльями и шестицилиндровым мотором без наддува с рабочим объемом 1,5 литра. Уже в сентябре новая машина приняла участие в гонках.

Феррари начал набирать себе помощников через несколько недель после официального окончания войны. Луиджи Бацци с готовностью откликнулся на его призыв и приехал к нему из Милана, где он работал на фир

ме Alfa Romeo. Лишившись оборонных заказов, фирма прозябала, занимаясь изготовлением железных печурок, топившихся дровами. Витторио Яно к Феррари не поехал: не захотел покидать насиженное местечко на фирме Lancia, куда он перешел в 1938 году после того, как его уволили с Alfa. У Джоакино Коломбо, бывшего сотрудника Феррари, дела обстояли неважно: так как он был членом фашистской партии, рабочий антифашистский комитет в Портелло занялся расследованием его деятельности на фабрике Alfa в годы войны. В этой связи он некоторое время был вынужден безотлучно находиться в Милане. Но после звонка Феррари он воспрянул духом и, как только его освободили из-под домашнего ареста, выехал в Модену. Позже Коломбо вспоминал, что сразу после войны путешествие из Милана в Модену представляло собой весьма непростое предприятие: дороги были разбиты, мосты снесены авиабомбами, и им с Энрико Нарди, чтобы переправиться через реку По, пришлось воспользоваться услугами парома, который для перевозки машин был, в общем, не приспособлен. Приятели ехали по разрушенной войной стране, вспоминая добрые старые времена. О том, в частности, как в маленьком конструкторском бюро Феррари создавался проект 158.

Впрочем, стоило только Коломбо приехать в Модену, зайти в старый офис «Скудерии Феррари» на Тренто-э-Триесте и увидеть своего патрона, как он понял: Феррари вызвал его к себе вовсе не для того, чтобы предаваться с ним ностальгическим воспоминаниям. Феррари был весь устремлен в будущее.

«Коломбо, — сказал Феррари, — я снова хочу заняться постройкой гоночных машин. У меня есть все необходимое оборудование. Скажи, что творится сейчас в классе 1500?»

Коломбо был готов к этому вопросу. «У Maserati и Alfa, — произнес он, — по восемь цилиндров, а у ERA — шесть. По-моему, тебе надо построить машину с 12-цилиндровым двигателем».

К большому его облегчения, Феррари улыбнулся.

«Дорогой Коломбо, — сказал он. — Ты просто читаешь мои мысли».

Феррари рассказал Джоакино, что мысль о создании гоночной машины с 12-цилиндровым двигателем преследует его чуть ли не со времен Первой мировой войны. Хотя Феррари называл это «весьма амбициозным проектом», на самом деле ничего нового в этой идее не было. 12-цилиндровые автомобильные моторы еще до войны производились различными фирмами: Auto Union, Mercedes — даже Alfa Romeo. С другой стороны, наладить производство такого двигателя в пострадавшей от войны провинциальной Модене, возможно, и впрямь было непростой задачей.

Как бы то ни было, такой двигатель был построен и, что особенно важно, еще до того, как на свет появилась новая машина. «Я всегда уделял больше внимания моторам, нежели шасси, — говорил Феррари, — поскольку убежден, что хороший, мощный двигатель — это пятьдесят процентов успеха». Что же касается первой машины, которая носила имя Феррари, то ее конструкция, прямо сказать, новизной не отличалась. «Мы не стремились кого-либо удивить, — говорил Энцо. — Все должно было быть предельно просто, но исключительно высокого качества». Позже он пожалел, что уделил слишком мало внимания шасси: «На максимальных скоростях недоработки в системе шасси давали о себе знать — да еще как!» Интересно, что этот недостаток в конструкции автомобилей Феррари стал едва ли не традицион

ным для этой фирмы и изживался на протяжении многих лет.

Новую машину условно назвали «тип 125S». Коломбо набросал ее первый эскиз во время праздничного обеда, который устраивала его сестра по случаю «Ferragosto» — традиционного католического фестиваля, проходившего 15 августа. Когда гости слишком уж расшумелись, он прихватил с собой ватманский лист и ушел в сад, где прежде всего набросал центр компоновки — мотор, к которому потом стал пририсовывать все остальные части. Вернувшись в Милан, он позаимствовал чертежную доску у своего брата и с уже значительно большим тщанием стал прорисовывать раму шасси и подвеску. Надо сказать, эта машина не являлась модификацией какой-либо довоенной модели, а проектировалась, что называется, «с нуля». Чтобы работа пошла быстрее, Коломбо пригласил к себе Анджело Нази, который, как и он, принимал участие в проектировании модели 158, а позже занимался разработкой дизельных двигателей на фирме Alfa. Перспектива сконструировать пяти скоростную коробку передач пришлась Анджело по сердцу, и он с радостью принял предложение Коломбо работать вместе. Слухи о том, что Коломбо начал разработку новой машины по заказу Феррари, довольно быстро распространились среди любителей гонок, и в один прекрасный день к Коломбо заявился коллекционер и энтузиаст автоспорта Акиле Кастольди, который рыскал по автопредприятиям и захаживал к конструкторам, пытаясь приобрести чертежи гоночных машин. Коломбо, разумеется, ничего ему не продал, а предложил обратиться непосредственно к Феррари, наперед зная, что тот выставит энтузиаста за дверь. Закончив делать чертежи, Коломбо не утерпел и на эскизе с

внешним видом машины от полноты чувств нарисовал пилота в шлеме, склонившегося к рулевому колесу.

Скоро Коломбо понял, что Феррари настроен очень решительно — вполне возможно, в мыслях он уже готовился производить новую машину небольшой серией. Коломбо, увы, ни работать с ним, ни помогать ему больше не мог. Руководство Alfa Romeo проведало о его контактах с Феррари и потребовало его немедленного возвращения на фабрику. Ему пообещали не только забыть про все его прошлые прегрешения, но и обеспечить работой по специальности. Прошел слух, что Alfa снова будет выпускать спортивные машины, а для начала восстановит несколько машин серии 158, недостроенные корпуса которых ее сотрудники прятали во время войны на молокозаводе за городом. Коломбо ничего не оставалось делать, как извиниться перед Феррари и уехать на завод фирмы Alfa в Портелло.

Среди тех, кто трудился над доводкой нового проекта, были Бацци, Федерико Джиберти, числившийся также менеджером по продажам, Аттилео Галетто, директор мастерских, и новички «Скудерии»: тридцатилетний инженер Аурелио Лампреди и Лучано Фоки, двадцатилетний чертежник, прошедший выучку на заводе Alfa Romeo. Главой конструкторского отдела Феррари назначил Джузеппе Буссо — авиационного инженера, который во время войны работал на Alfa Romeo в цехе, где собирались авиадвигатели. Интересно, что Буссо прежде автомобилями почти не занимался — тем более гоночными. Феррари, однако, считал, что привыкший к строгой дисциплине оборонного предприятия Буссо сможет навести должный порядок в конструкторском бюро и экспериментальном цехе, где то и дело случались задержки и перебои в работе, причем по самым пустяковым поводам. По просьбе Феррари Ко

ломбо заказал для него в миланской компании «Джил-ко» рамы из стальных труб с овальным сечением. Опытный образец весил 56 килограммов, но Феррари потребовал от «Джилко» снизить вес до пятидесяти. На «Джилко» приложили все усилия, чтобы выполнить заказ; в результате новый образец, который компания предложила на рассмотрение Феррари, весил только 44 килограмма.

Работа уже близилась к завершению, когда в 1946 году на «Скудерию Феррари» приехал Луиджи Кинетти — дилер и бизнесмен, тремя годами младше Феррари. В свое время он был гонщиком-любителем, но главным его талантом было умение склонять людей к покупке той или иной вещи. До войны он заведовал дилерской сетью Alfa Romeo в Париже, где активно рекламировал спортивные автомобили этой фирмы. Когда в Европе начались военные действия, он был в Штатах, где состоял менеджером при команде Maserati, участвовавшей в гонках «Инди 500». Когда соревнования закончились, Кинетти в Италию вместе с командой не поехал; он остался в Штатах, женился на американке и поступил на работу в американское представительство фирмы Rolls Royce. В декабре 1946 года Кинетти с семьей на самолете Lockheed-Constelleishen прилетел в Париж, а потом, пересев на довоенный Citroen, отправился в Италию; накануне Рождества Кинетти уже был в Модене. В 11 часов вечера он вошел в офис Феррари.

Для Феррари эта встреча была, без сомнения, одной из самых важных в его карьере. Хотя Феррари не выпустил еще ни одной машины, Кинетти предложил ему свои услуги но рекламе и продаже автомобилей его фирмы в Америке. Американский репортер Брук Йейтс писал, что «Кинетти застал Феррари в мрачном расположении духа; в кабинете у него тоже было темно и

мрачно». По словам американца, Кинетти охарактеризовал старое здание «Скудерии Феррари» как «нечто, напоминающее заброшенную гробницу». Что ж, ничего удивительного в этом нет. Если брать шире, то после залитых огнями Нью-Йорка и Парижа вся провинциальная Модена с ее по преимуществу двухэтажными зданиями и редкими уличными фонарями должна была показаться Кинетти мрачной и не слишком презентабельной. Феррари же, возможно, был не в духе по той простой причине, что не ожидал этого визита, а неожиданностей он в силу своего консерватизма не терпел. Возможно также, он полагал, что Кинетти приехал к нему, чтобы сбыть какой-нибудь заокеанский товар. Это не говоря уже о том, что Феррари испытывал предубеждение к людям, которые слишком уж полагались на американский рынок и на покупательную способность доллара.

Впрочем, что бы там ни думал *поначалу* Феррари по поводу визита преуспевающего бизнесмена, приехавшего из Америки, нельзя было отрицать одного: Кинетти как никто знал о происходивших в американском обществе переменах. Невиданное прежде стремление к потреблению, охватившее американцев после войны, неминуемо должно было вылиться в желание приобретать престижные товары европейского производства, в том числе и автомобили известных европейских производителей — таких, как Rolls Royce, Alfa Romeo или Hispano Suisa. По словам Кинетти, ему удалось убедить Феррари в том, что конкурировать с американцами и крупными международными корпорациями в сфере производства станков и оборудования он не сможет. Но он также дал ему понять, что выпустить конкурентоспособную спортивную машину, которая пользовалась бы популярностью в Америке, ему вполне по силам.

Хотя о разговоре с Феррари повествует в своих записях один только Кинетти, можно не сомневаться, что подобная беседа между ним и Энцо все-таки состоялась и последний по достоинству оценил открывавшиеся перед ним перспективы. Как-никак, он тоже продавал машины и отлично помнил, с каким вожделением взирали богатые клиенты на тот или иной эксклюзивный автомобиль. Однако утверждение Кинетти, что именно он, убедив Феррари в высокой рентабельности производства эксклюзивных спортивных автомобилей, обеспечил в значительной степени грядущее процветание «Скудерии Феррари», можно *назвать* несколько преувеличенным. Вспомним хотя бы, что Феррари еще за год до визита Кинетти собирался полностью перепрофилировать свое предприятие, чтобы начать выпуск гоночных и спортивных машин.

Двигатель новой машины прошел стендовые испытания еще в сентябре, после чего его передали Бацци для окончательной доводки; в ноябре 1946 года Феррари начал сворачивать производство станков и переналаживать оборудование для выпуска автомобилей. В декабре он созвал пресс-конференцию, где объявил о своем намерении выпускать три новые машины — модель 125 «спорт», модель 125 «гоночная двухместная» и модель 125 «Большой приз».

Когда прототип 125S был полностью подготовлен к первым испытаниям, Джузеппе Буссо, чтобы зафиксировать этот момент для потомства, прихватил с собой на трассу камеру. Это знаменательное событие произошло 12 марта 1947 года — через двадцать месяцев после того, как в Модену приезжал Коломбо, и через неделю после того, как завершилась самая лютая в истории этого края зима. На фотографии, которую сделал Буссо и которая дошла до наших дней, запечатлен Энцо Феррари в тем-

ном костюме, белой рубашке и галстуке; его подернутые сединой волосы тщательно зачесаны назад, а сам он сидит за рулем новой машины. Впрочем, это была еще не машина, а лишь рама с колесами и мотором; чтобы этот агрегат, походивший со стороны на сильно увеличенную в размерах газонокосилку, стал настоящим автомобилем, на шасси было необходимо установить кузов. Феррари, однако, думал тогда о другом — о том, в частности, что ему уже сорок девять и что это первая машина, которая будет носить его имя. На фотографии он выглядит несколько напряженным: еще неизвестно, как проявит себя новая машина на испытаниях. На заднем плане расположились молодые инженеры в пальто и шарфах. Большинство из них улыбается. По краям стоят механики в замасленных комбинезонах и с исполненными значения лицами.

Запустив новенький, небольшой по размерам двигатель VI2, Феррари двинул машину с места, миновал ворота, выехал на Виа Абетоне и помчался по ней в сторону Модены. Добравшись до ближайшей деревушки Фор-миджини, он развернул машину и вернулся в Маранелло, преодолев, таким образом, всего десять миль, Бацци стоял у ворот фабрики и напряженно вслушивался в рокот мотора возвращавшегося прототипа. Как только Феррари остановился и вылез из машины, Бацци подрегулировал двигатель, после чего сам сел за руль. Это был второй человек в мире, который управлял машиной марки Ferrari. Выезжая за ворота, он притормозил, с тем чтобы Буссо успел его сфотографировать. Потом, поправив шарф и подняв воротник плаща, он надавил на педаль газа и покатил по шоссе в сторону Модены.

До гонок, в которых должна была участвовать новая машина, оставалось всего шесть недель; между тем сделать предстояло еще много. В это время инженер Лам

проди, которого привел в «Скудерию» Буссо, неожиданно уволился и перешел на работу в фирму Isotta Fraschini. В результате на «Скудерии Феррари» стало одним опытным инженером меньше; те, кто остался, трудились день и ночь, чтобы подготовить машину к гонкам. Когда цикл работ по доводке того или иного узла завершался, механик Фердинандо Ригетти проводил ходовые испытания, после чего работы возобновлялись. Наконец для двух прототипов привезли кузова. Первый, в форме сигары, имел по бокам капота характерные вентиляционные щели. Второй кузов обладал более привычными «благородными» обводами спортивной машины. Оба варианта кузова были снабжены большими, прямоугольной формы никелированными радиаторными решетками, напоминавшими гигантские терки для сыра. Франко Кортезе, который во время войны работал коммерческим агентом фирмы, получил сразу две должности — гонщика и тест-пилота и соответствующую зарплату — 600 000 лир плюс пять процентов от «призовых» денег. Феррари знал, что делал: Кортезе был неплохим гонщиком, а кроме того, любил и берег машины. Передавая в его распоряжение новую технику, можно было надеяться, что он, демонстрируя ее потенциал, не станет без нужды рисковать.

На гонки в Пьяченце, намеченные на 12 мая, были заявлены к участию новые машины фирм Maserati и Cisitalia. Свежеиспеченная, но уже весьма амбициозная компания Cisitalia выпускала сравнительно недорогие спортивные и гоночные автомобили на основе серийных Fiat. Интересно, что Cisitajia использовала в своей деятельности технические наработки Нуволари, сотрудничавшего в свое время с доктором Фердинандом Порше. Через некоторое время, однако, выяснилось, что ни та ни другая фирма не в состоянии предста-

вить новые машины в срок. «Скудерия» торжествовала: теперь с двумя новенькими Ferrari конкурировали лишь довоенные Lancia Aprilia, Maserati и Alfa Romeo.

Несмотря на то что в гонках должны были участвовать его первые машины, Феррари на соревнования в Пьяченцу не поехал. В соответствии со сложившейся еще в 30-е годы традицией он остался в Модене, где сидел дома у телефона, ожидая известий от Федерико Джиберти — своего нового спортивного менеджера. Расстояние, вернее сказать, дистанция — вот что должно было еще больше упрочить власть Феррари над ею подданными. Сентиментальные рассуждения вроде того, что Феррари не любил смотреть, как бьются его драгоценные болиды, не выдерживают никакой критики. Известно, что он без всякой жалости списывал в утиль исполнившие свое предназначение машины, а из гонщиков ценил больше тех, кто, стремясь достичь победы, не щадил ни себя, ни технику (к первым послевоенным годам это, впрочем, не относится).

В Пьяченце обе Ferrari столкнулись с проблемами, связанными с конструктивными недоработками. Как ни крути, их сконструировали и бросили в бой слишком быстро. На предварительных заездах «сигара», которой управлял Фарина, после небольшого повреждения сошла с трассы и в гонках, к неудовольствию Феррари, не участвовала. Зато Кортезе, показавший на квалификационных заездах лучшее время, выиграл первый «поул» для машин, носивших имя Феррари. Однако лидерство в гонке со старта захватил будущий нефтяной магнат Нино Ровелли, управлявший BMW 328. Впрочем, уже на втором круге он, переоценив свои силы, вошел в поворот на слишком большой скорости, не удержался на трассе и врезался в набитые соломой тюки, служившие

в качестве ограждения. Кортезе, напротив, стартовал плохо; потом у него упало давление масла, что заставило его основательно поволноваться. Потом давление, словно по мановению волшебной палочки, восстановилось, и на двадцатом круге Кортезе, обойдя Maserati Апджо-лини, возглавил гонку. Восторгу Джиберти, Бацци, Ме-аццы и других представителей «Скудерии» не было предела. Однако через три круга двигатель элегантной Ferrari «зачихал», стал давать сбои, и Кортезе понял, что у него проблемы с подачей топлива. Эту неисправность ему устранить не удалось, и он был вынужден сойти с трассы.

Гонки в Пьяченце Феррари коротко охарактеризовал как «неудачные, но многообещающие»: как-никак, его машина в предварительных заездах показала лучшее время. Однако то обстоятельство, что гонки выиграл Fiat, модифицированный его земляком из Модены Витторио Стангвеллини, которого он знал с детства, Феррари, понятное дело, обрадовать не могло. Стангвеллини, дедушка которого изобрел большой барабан с педалью, а отец купил в 1910 году первый в Модене автомобиль, был талантливым мастером, начавшим выпускать на основе серийных машин неплохие гоночные и спортивные автомобили еще до войны. Впрочем, Стангвеллини так и не суждено было подняться высоко. Между ним и Феррари существовала огромная разница — в уровне притязаний.

После «многообещающей неудачи» на гонках в Пьяченце Феррари пригласил Коломбо в Модену, чтобы тот мог полюбоваться на свое детище — 125S. Но это был только повод. На самом деле Феррари вынашивал план заполучить Коломбо к себе на фирму и, надо сказать,

выбрал для этого весьма удачное время: Коломбо в очередной раз готовился уйти из Alfa Romeo. На этот раз из-за скандала, который разгорелся после того, как Alfa оказалась не в состоянии изготовить и поставить своим заказчикам спроектированную им двухместную спортивную машину «Вольпе» («лиса»).

Пока Феррари дожидался его приезда, «Скудерия» отбыла на другие соревнования — в Рим, где машины серии 125S должны были принять участие во вторых за свою недол!ую карьеру гонках. В сущности, это была целая серия гонок, которые устраивал местный автоклуб «Prima vera Romana dei Motori». В первых заездах, которые состоялись 25 мая, принимал участие Кортезе. Машины должны были ехать по кольцевой трассе вокруг древнеримских бань, выстроенных императором Каракаллой. На этот раз Кортезе стартовал удачно; возглавлявший гонки Фернандо Ригетти, ездивший на Fiat, модифицированном Стангвеллини, через несколько кругов из-за ошибки в управлении в районе Виале Ба-келли на мгновение замедлил ход и, сам того не желая, пропустил Кортезе вперед. Кортезе уверенно лидировал до конца гонок, а Ригетти, у которого начались проблемы с магнето, так и не смог составить ему достойную конкуренцию. Это была первая победа, одержанная машиной, носившей имя Энцо Феррари. Кортезе, возможно, был не самым талантливым гонщиком «Скудерии», но он, близко зная своего босса, по крайней мере понимал, какие чувства обуревали Феррари в тот момент, когда ему сообщили об успехе, достигнутом его машиной.

После этой победы Кортезе продолжил свой победный тур и в течение последующих нескольких недель одержал победы в гонках в Верчелли, Виджевано и Ва-

резе. Во вторых гонках вокруг бань Каракаллы фортуна не была к нему столь благосклонна, как в первый раз, зато он впервые продемонстрировал широкой публике модель 125S с открытыми колесами, без фар и с корпусом, имевшим форму сигары. В июле машины Феррари доминировали в гонках местного значения, и это обстоятельство заставило Нуволари вновь обратить свой взгляд на «Скудерию».

Как только война закончилась, Нуволари оседлал первую же спортивную машину, которая только попалась ему под руку. Эта машина принадлежала новой фирме Cisitalia, чей основатель Пьеро Дузио наложил лапу на разработанный доктором Порше при участии Нуволари проект машины серии «Гран При», который в противном случае достался бы фирме Maserati. На Cisitalia Нуволари не понравилось, и он, прослышав об успехах машин типа 125S, отправился в Модену, чтобы предложить Феррари свои услуги в качестве гонщика — в том, разумеется, случае, если бы им удалось столковаться относительно суммы гонорара. В соответствии с договором, который они подписали, Нуволари должен был получить 145 000 лир за участие в двух гонках. 6 июля в Форли он сел в машину 125S с крыльями и фарами и выиграл гонку, посвященную памяти Луиджи Арканд-жели, который тоже был в свое время пилотом «Скудерии». В статье «Снова первый», опубликованной британским журналом «Мотор», было сказано следующее: «Нуволари в который уже раз продемонстрировал свои выдающиеся чемпионские качества». Через неделю Нуволари должен был участвовать в соревнованиях в Парме. Интересно, что ночь перед гонками он провел на конкурсе красоты «Мисс Парма», где был одним из членов жюри. На следующий день, когда он стартовал с по-ула, у него заглох мотор. Это послужило для него, так

сказать, поводом, чтобы «еще раз» продемонстрировать свои «выдающиеся чемпионские качества». За восемнадцать кругов он одну за другой обошел четырнадцать машин и, обогнав Ferrari Кортезе, «повел» ее за собой к финишу. Это был первый «дубль», который удалось сделать машинам, носившим имя Феррари. Когда восторженная толпа готовилась уже вытащить Нуволари из машины, чтобы на руках отнести его к подиуму, он, ускользнув от болельщиков и посадив к себе в машину «мисс Парма», сделал по автодрому крут почета. «Когда автомобиль победителя подъехал к боксам, — писал репортер местной газеты, — механики «Скудерии», оттеснив толпу, пересадили Нуволари в другую машину, после чего отвезли его в гостиницу».

Феррари не прогадал: Нуволари отработал свой гонорар до последней лиры. Контракт с Cisitalia не позволял Нуволари участвовать в гонках за Феррари раньше августа; но стоило только великому гонщику освободиться от обязательств перед этой фирмой, как они с Кортезе отправились на гонки в Ливорно.

Бацци, испытывавший машину Нуволари на Виа Абетоне, попал в аварию, в результате чего сломал ногу и три ребра. Нуволари пришлось взять себе машину Кортезе, но проблемы с карбюратором, которые стали хронической болезнью машин серии 125S, заставили его сойти с трассы. После этой неудачи он исчез и не объявлялся на «Скудерии» до весны следующего года.

Тем временем Бацци, Буссо и их инженеры колдовали над новой версией 12-цилиндрового двигателя — с рабочим объемом 1,5 литра и нагнетателем. Этот двигатель Феррари собирался поставить на машины серии 125S Grand Prix, чтобы бросить вызов Alfetta, которые фирма Alfa Romeo достроила и модернизировала в соответствии с послевоенными требованиями. На Alfetta в

гонках Гран При должны были выступать такие прославленные асы, как Фарина, Тросси и Варци. К тому времени Варци избавился от наркотической зависимости и женился на женщине, с которой он встречался, пока не познакомился с Ильзе Питч. Поговаривали также, что в гонках будет участвовать и Жан-Пьер Ви-миль — талантливый французский гонщик, который, управляя Bugatti, выиграл перед самой войной главный приз в Ле-Мане. В «Скудерии Феррари» дела складывались далеко не лучшим образом: Коломбо, пытавшийся приспособить сконструированный им мотор для гонок Гран При, никак не мог получить желаемую мощность. Джулио Рампони, старый приятель Феррари, работавший за границей, привез Энцо в подарок ящик производившихся в Англии по американской лицензии новейших «облегченных» подшипников коленвала, но и это нововведение не смогло улучшить характеристики двигателя. Его мощность все еще была недостаточной.

Зная, что братья Мазерати готовятся выпустить новую спортивную машину с объемом двигателя 2 литра, Буссо решил увеличить рабочий объем двигателя модели 125S до 1,9 литра. Снабженные новыми моторами две Ferrari должны были принять участие вместе с командой Maserati в «домашней» гонке в Модене. Приехавший из Милана Коломбо с ужасом осмотрел модифицированную Буссо подвеску, вскричал: «Все не так! Придется переделывать» — и переделал все по своему вкусу. Буссо здорово на него рассердился — а заодно и на Феррари — и в скором времени ушел из «Скудерии» на Alfa Romeo. Возможно, Буссо был не так уж не прав, поскольку новые Ferrari 159S на гонках в Модене проявили себя далеко не лучшим образом. Во всяком случае, Альберто Аскари и Луиджи Виллорези, управлявшие новыми Maserati, с легкостью их обошли. Кортезе,

правда, удалось на короткое время вклиниться между Аскари и Виллорези, но потом он из-за технических неисправностей вынужден был сойти с трассы. Гонки завершились раньше времени из-за трагического инцидента — Джованни Брако на Delage ударил стоявшую на обочине Ferrari Кортезе, сцепился с ней, после чего, увлекая ее за собой, врезался в толпу зрителей. В результате было множество раненых, а два человека погибли. Фернандо Ригетти, второй гонщик «Скудерии», заменивший Нуволари, но особенными талантами не отличавшийся, закончил гонку лишь на пятом месте.

Впрочем, Ferrari удалось довольно скоро взять реванш. Перед первыми послевоенными гонками на Гран При Турина в команду Феррари вернулся француз Рай-мон Соммер, выступавший за «Скудерию» еще в 1936 году. Сразу же после старта в парке Валентино в Турине Аскари и Виллорези на Maserati вырвались вперед, стремясь повторить успех, достигнутый ими в Модене. Соммер, над машиной которого механики колдовали даже на стартовом поле, ушел на трассу с секундным опозданием. Включившись в преследование, он сел на хвост Аскари и Виллорези и никому этого места не уступал, пока... пока обе Maserati из-за поломок трансмиссии не сошли одна за другой с трассы. В результате первым пришел Соммер, а «Скудерия Феррари» записала на свой счет победу в гонках Гран При.

Феррари после этой победы вновь захотелось посидеть на той самой скамейке в парке Валентино, где он, глотая слезы, горевал после Первой мировой войны, когда на фирме Fiat его отказались принять на работу. «Я нашел эту скамейку, — писал он, — уселся на нее и, как двадцать пять лет назад, пролил несколько слезинок. Но на этот раз это были слезы радости».

Некоторые исследователи считают, что подобная сен

тиментальность вовсе не в духе Феррари и он все это придумал, чтобы как-то расцветить миф о собственной жизни, который создавал на протяжении многих лег. Все это, конечно, так, но утверждать, что Феррари в эту минуту вовсе не испытывал чувств, нельзя. Так что в этой истории, как ни круги, есть все-таки рациональное зерно.

Когда сезон подходил к концу, Феррари решил, что все, в общем, складывается у него неплохо. Он записал на свой счет несколько весьма значимых побед и лишь однажды потерпел по-настоящему серьезное поражение. Но его нынешние успехи кардинально отличались от довоенных, когда он работал на фирму AHa Romeo и вынужден был полагаться на ее деньги, технологию и машины. Теперь он был сам себе хозяин и прокладывал дорогу в мир большого автоспорта исключительно собственными силами. Как выяснилось, добиться успеха в разрушенной войной Европе, где многие известные в прошлом автопроизводители находились в упадке, с его талантами и опытом было не так-то сложно — даже с такими несовершенными сравнительно машинами, которые ему удалось выпустить. Однако такое положение не могло длиться вечно, и он, отдавая себе в этом отчет, считал, что отныне его главная задача — всемерно совершенствовать технику.

После побед, которые одержали машины «Скудерии», у Энцо снова появились солидные клиенты. Первыми были два миланских графа и некий русский князь, которые раньше всех поняли, что маленькие юркие Ferrari в скором времени станут пользоваться у состоятельных любителей гонок большим спросом. Братья Габриэле и Зоаве Бесана, представители одного из самых знатных семейств Ломбардии, в конце 1947 года

заказали для себя Ferrari 166 Spider Corsa — новую модель компании. В том же году князь Игорь Трубецкой женился на Барбаре Хаттон — внучке и наследнице миллионера Вулворта. Князь Игорь, у которого за душой не было ни цента, стал ее четвертым мужем — всего же у Барбары их было семь — и первым, кому она подарила в день свадьбы дорогую машину. Воспользовавшись щедростью далеко уже не юной супруги, князь выбрал себе чу же модель, что и братья Бесана, — 166 Spider Corsa с объемом двигателя 2 литра.

Своих клиентов циничный Феррари со временем стал делить на три категории — «спортсменов», «пятидесятилетних» и «эксгибиционистов». В соответствии с этой своеобразной классификацией Трубецкой относился к «спортсменам». «Такого рода покупатели обыкновенно принимали участие в гонках на своих машинах, — писал Феррари. — Причем кое-кто их них не оставлял этого занятия несколько лет — если, конечно, оно не прискучивало ему после одного-двух заездов» . В этом смысле Феррари пристроил свою 166 Spider Corsa с кузовом работы дизайнера Аллемано весьма удачно. В начале мая 1948 года Трубецкой в паре с Клементе Биондетти выиграли на этой машине гонки Тарга-Флорио гга Сицилии — первые крупные международные соревнования, в которых принимали участие автомобили марки Ferrari. Неизвестно, правда, какую часть этой сложной трассы прошел князь Игорь лично — с ним в качестве второго пилота ехал тосканец Биондетти, который был не только богатым прожигателем жизни, но еще и отличным водителем. Можно не сомневаться, что на самых трудных отрезках пути он брал управление на себя. Как бы то ни было, но этим двум молодым светским львам удалось пройти расстояние в 600 миль (ехали только по не поврежденным вой

пои дорогам, соответственно протяженность трассы увеличилась) за 12 часов 12 минут, показав среднюю скорость 55 миль в час, и опередить на 16 минут пришедшего вторым Таруффи. Последний управлял машиной марки Cisitalia 202 «купе» с двигателем 1100, имевшим вдвое меньше мощности, чем мотор Ferrari. Интересно, что именно Cisitalia 202 «купе» с изготовленным из легких сплавов кузовом считается в наши дни одним из классических образцов итальянского автомобильного дизайна.

Через месяц после Тарга-Флорио Клементе Биондет-ти снова одержал победу на международных соревнованиях. Но на этот раз ему пришлось конкурировать не с Таруффи, но с самим Тацио Нуволари, или, как его еще называли, — Летучим Мантуанцем. На тысячемильных гонках «Mille Miglia» 1948 года Нуволари должен был управлять машиной фирмы Cisitalia. Во время испытательных заездов приготовленная для него машина попала в аварию, и представитель фирмы сообщил Нуволари, что заменить ее в данный момент нечем. Тогда Нуволари по старой привычке обратился к Феррари. Тот предложил ему на выбор две модели — открытый Spider Corsa с большим никелированным радиатором и тип 166 с кузовом «Берлинетта» работы Аллемано. С подачи Трубецкого Нуволари выбрал открытую машину; Бион-детти же пришлось взять себе «Берлинетту»-«купе».

Зиму Нуволари провел в монастыре на озере Гарда — надеялся, что чистый холодный воздух облегчит боль в его изъеденных парами бензина легких. Домой его не тянуло — его младший сын Альберто умер в 1946 году в возрасте 18 лет от болезни почек, и великий ман-туанец остался совсем один. Нуволари устал от жизни, болел, хандрил, но бросать гонки не имел ни малейшего желания. Его механик Децимо Компаньони после вой-

ны вышел на пенсию и рекомендовал Нуволари сделать то же самое, но тот уже не мог остановиться. Он продолжал ездить, хотя временами у него на губах пузырилась кровь. Казалось, гонки — это было единственное, что еще привязывало его к жизни. Привязывало, но одновременно и убивало.

Как и в прошлом году, движение по трассе «Mille Miglia» было организовано по часовой стрелке с выходом на побережье Адриатического моря. Правда, по побережью ехали теперь совсем немного и на первом же повороте сворачивали к Турину. Рядом с Нуволари в машине сидел механик из «Скудерии» по имени Серджио Скапинелли. Ожесточенная борьба за первенство началась со старта и продолжалась до конца тонок. Поначалу лидировал Аскари на Maserati, но в районе Падуи он из-за неисправностей сошел с трассы. После этого гонку возглавил Кортезе на третьей машине марки Ferrari, но в скором времени из-за поломки в коробке передач вынужден был остановиться. Консальво Занези и Франко Рол, ехавшие на экспериментальных «купе» фирмы Alfa Romeo, разбились оба. Потом разбил свою Cisitalia Таруффи. Когда цепочка машин достигла Равенны, лидерство захватил Нуволари.

К тому времени, как Нуволари, миновав перевалы Абруццких гор, приближался к Риму, его машина в прямом смысле стала разваливаться на части. Когда в Риме он подъехал к контрольному пункту, где можно было заправиться и сменить колеса, у него недоставало переднего левого крыла. Кроме того, у него сорвало крышку капота. Сбежавшиеся со всех сторон болельщики окружили его машину плотным кольцом, а репортер местного радио протянул ему микрофон в надежде, что он скажет слушателям несколько слов. Но Нуволари упорно

хранил молчание и смотрел прямо перед собой воспаленными припухшими глазами-щелочками.

Тацио гнал машину с такой яростью, что можно было подумать, будто он пытался уйти от преследовавших его демонов ада. При переезде через перевалы Ратикоза и Фута у него стало раскачиваться и крениться с боку на бок сиденье. Он вырвал его из пазов, выбросил на дорогу и продолжил гонку, сидя на мешке с лимонами и апельсинами. В Болонье, когда было пройдено три четверти пути, выяснилось, что он опережает машину Биондетти на целых двадцать девять минут. Если Нуволари, проезжая по горным перевалам, страдал от холода и от бившего ему в лицо пронизывающего ветра, то несчастный Биондетти буквально задыхался от бензиновых паров в тесной закрытой кабине своей «Берлинетты»-«купе». Между тем все взрослое население Италии, приникнув к радиоприемникам, слушало взволнованную, сбивчивую речь спортивного комментатора, который утверждал, что теперь Летучего Мантуанца не остановит никто и ничто. Тому были причины: после того как самая трудная часть пути была преодолена, перед Нуволари лежали равнины Ломбардии и Пьемонта с прямыми как стрела заасфальтированными дорогами. Казалось, Нуволари достигнет финиша, даже если от его машины останутся только рама и колеса.

У Реджо Нелл'Эмилия у него отказали задние тормоза, а у Виллы Оспицио, где находилась заправочная станция и куда приехал Феррари, чтобы выяснить на месте, как обстоят дела, отказали передние. Нуволари стоило невероятных усилий удержаться на трассе, дотянуть до заправки и, резко сбросив газ, приткнуть машину к обочине.

«Ты, Тацио, особенно не убивайся, — сказал Ферра

ри, узнав о том, что произошло. — Выиграешь в следующем сезоне».

«В моем возрасте, — ответил ему Тацио, — не знаешь, что с тобой случится завтра — не то что в следующем году».

С этими словами Нуволари отправился в близлежащую церковь, помолился, а потом попросил приюта у сельского священника. Поспав несколько часов, он сел в машину Феррари и уехал домой. Последние соревнования, в которых Нуволари участвовал на стороне «Скудерии Феррари», проходили в Мантуе — родном городе Нуволари. В гонках на Кубок Альберто и Джорджо, названных так в память о его умерших сыновьях, Нуволари лидировал на протяжении первых семи кругов (из пятидесяти), после чего начавшийся у него сильнейший кашель, разрывавший его больные легкие, заставил его сойти с трассы.

Тысячемильные гонки "Mille Miglia" 1948 года будут вспоминать в основном из-за геройского поведения на трассе Нуволари. Между тем не следует забывать, что Клементе Биондетти, показавший на трассе среднюю скорость 75 миль в час, выиграл для «Скудерии Феррари» вторые важнейшие международные гонки на дальность в свободном классе.

Машину Нуволари отвезли на фабрику, где ее пришлось не ремонтировать, а реставрировать — до такой степени она была разбита. Тем не менее через две недели она была снова готова к соревнованиям, и князь Игорь принял на ней участие в первом послевоенном Гран При Монако. Хотя князь Трубецкой отнюдь не считался фаворитом гонок, он тем не менее уверенно держался на трассе на протяжении 58 кругов и разбился, выходя из шиканы, всего за несколько миль до финиша. Эти гонки были знаменательны тем, что модель

Spider Corsa очень неплохо зарекомендовала себя в Больших призах, хотя к соответствующему классу машин не относилась. Необходимо также отметить, что это были первые гонки серии Гран При, в которых участвовала машина, носившая имя Феррари.

Через две недели машина Трубецкого снова оказалась в центре внимания: управлявший ею Клементе Биондетти занял первое место в гонках на Гран При Стокгольма. Это была первая победа, одержанная машиной марки Ferrari за пределами Италии. Впрочем, многие ставили эту победу под сомнение, поскольку гонки, в сущности, выиграл сиамский принц Бира. Он был дисквалифицирован за временный сход с трассы уже после того, как пересек финишную черту, — перед самой церемонией награждения.

Хотя успех спортивных автомобилей марки Ferrari позволил Энцо увеличить количество своей клиентуры, он продолжал мечтать о победах в гонках Гран При. К сожалению, сконструированный Коломбо базовый двигатель V12 не отвечал требованиям, предъявлявшимся к машинам такого класса. Шасси новой модели 125 GPC тоже оставляли желать лучшего. Тем временем набирали силу конкуренты. Alfa Romeo, к примеру, основательно модернизировала свою машину серии 158; к тому же у Alfa были лучшие в Италии водители — Варци, Тросси, Жан-Пьер Вимиль и пришедший на замену Фарине Консальво Занези. Братья Мазерати тоже выпустили удачную машину формулы Гран При — 4 CLT/48, разработанную Альберто Массимино. Команду Maserati представляли два отличных гонщика — Аскари и Виллорези.

Перед началом серии международных гонок Гран При команда Alfa Romeo понесла тяжелую утрату. Во время тренировок на трассе «Бремгартен» в Берне по

гиб Варци. Его Alfetta вылетела с мокрой от дождя трассы, врезалась в земляную насыпь и перевернулась. Это произошло 1 июня. Вдове Варци — Норме — удалось убедить руководство команды не уезжать из Берна и продолжить участие в соревнованиях. Похороны Варци состоялись шестью днями позже — на кладбище при маленькой церкви Сан-Джузеппе в Галлиате. В гроб рядом с Варци положили его шлем, защитные очки и рулевое колесо от его машины. «Вот и он ушел, — сказал на похоронах Тацио Нуволари. — Похоже, теперь очередь за мной».

Гран При Швейцарии выиграл выступавший за команду Alfa Romeo Диди Тросси. В скором времени после этого выяснилось, что Диди болен раком легких, от которого он скончался спустя год. «Это был один из последних гонщиков старой школы, — писал о нем Феррари. — Он не боялся смерти, и риск был для него все рав-

но что вода для утки ».

В Реймсе победу одержал управлявший Alfetta Жан-Пьер Вимиль. Третья гонка сезона, которая должна была проходить в парке Валентино в Турине, была назначена на пятое сентября. К тому времени Коломбо и его помощники подготовили к старту три машины модели 125 GPC. Ими управляли Фарина, Соммер и принц Би-рабонгсе Сиамский, который, впрочем, в списке участников значился просто как Б. Бира. Он получил образование в Англии и до войны участвовал в гонках на машинах марки ERA и Maserati. Сейчас уже никто не может сказать точно, каким образом Феррари удалось заполучить к себе в команду сиамского принца. Скорее всего принц Бирабонгсе приехал в Модену, чтобы купить одну из машин Феррари, и последний сделал ему предложение, от которого принц не смог отказаться. Что и говорить, это была неплохая реклама для фирмы; ко всему

прочему принц считался отличным гонщиком, и Феррари никогда этого не отрицал.

Фарина обкатал новую машину за неделю до гонок и пришел к выводу, что по сравнению с Maserati или Alfa она тяжеловата и недостаточно маневренна. Гонки проходили под проливным дождем, и Фарина, повредив радиатор, в скором времени сошел с трассы. У Б. Бира полетела трансмиссия. Но Соммер, который в предварительных заездах занял третье место, упорно следовал за лидирующей группой и сохранил за собой третье место, финишировав сразу после Alfa Вимиля и Maserati Виллорези. Принимая во внимание недостатки новой машины 125 GPC, этот результат никак нельзя назвать для «Скудерии Феррари» неудачным.

Через семь недель в гонках вокруг озера Гарда, где конкуренция была не столь высока, как в Турине, Фарина одержал первую победу на машине 125 GPC. Гонку в Монце Фарина и Соммер начинали из второго ряда, но этот старт для них завершился неудачно: у Фари-ны неожиданно начался приступ астмы, а у Соммера сломалась коробка передач. Первые четыре места в этих гонках заняли машины команды Alfa Romeo. В гонках «Пенья-Рин» в Барселоне некоторое время лидировал Б.Бира, но потом из-за поломки в трансмиссии вынужден был выйти из борьбы. Через некоторое время сошел с трассы и Фарина — по той же самой причине. У третьей машины «Скудерии», которой управлял местный гонщик Джулио Пола, взорвался двигатель.

Первый сезон гонок Гран При хотя и завершился для «Скудерии» не слишком удачно, тем не менее позволил Феррари сделать для себя кое-какие важные выводы. К примеру, он решил, что, во-первых, в новом сезоне команде нужен постоянный штат гонщиков, а во-вторых — более мощная и совершенная машина. Интерес-

но, что после завершения сезона фирма Alfa Romeo от участия в следующем году в гонках Гран При отказалась. Руководство фирмы мотивировало это тем, что собирается сосредоточить свои усилия на конструировании и выпуске новых спортивных машин, а также машин класса «Гран туризм».

Новый президент Аргентины Перон считал, что лучшее развлечение для народа, чем автогонки, придумать трудно. Зимой 1948 — 1949 годов он предложил итальянским гонщикам приехать в Аргентину на гонку «Temporada», пообещав оплатить все их расходы, связанные с переездом и перевозкой техники. Alfa, у которой были теперь другие интересы, от этого предложения отказалась, но Феррари, смекнув, что эта затея станет, в первую очередь, отличным коммерческим предприятием, выразил свое согласие. К аналогичному выводу пришел и граф Омар Орси, владевший контрольным пакетом акций фирмы Maserati. Состоялись переговоры; в результате и та и другая фирмы отправили в Аргентину свои команды.

Аргентинца, который оставил заметный след в истории европейского автоспорта, звали Хуан Мануэль Фанхио. Ему было тридцать шесть лет, и он считался ветераном гонок на большие дистанции, известных в Аргентине под названием «turismo carretera». В отличие от итальянских гонок такого класса, в Аргентине гонщики проводили в дороге куда больше времени и покрывали расстояния в несколько тысяч миль. К примеру, дистанция гонок «Gran Premio del Norte» («Большой приз Севера») составляла 5920 миль. Гонщики ехали от Буэнос-Айреса до Лимы, а потом возвращались в Буэнос-Айрес через Боливийские Анды. Фанхио происходил из

семьи итальянского эмигранта из Абруцци, который обосновался в Аргон чине в конце XIX века. Полюбив автомобили, он с юных лет принимал участие в гонках, а в 1940 году, управляя американской машиной марки Chevrolet, выиграл Большой приз Севера. Кроме того, в его активе были победы и в других, ничуть не менее престижных дальних гонках. Он также блистал в соревнованиях, которые можно охарактеризовать как аналог итальянских гонок Гран При, где в заездах участвовали одноместные автомобили. Когда зимой 1947—1948 годов в Аргентину приехали первые европейские команды, Фанхио отлично показал себя, на равных участвуя в гонках с такими мастерами, как Фарина, Виллорези и Варци. Летом 1948 года аргентинское правительство предложило Фанхио поднабраться опыта в Старом Свете и оплатило его расходы по переезду в Италию. В Сан-Ремо Фанхио встретил на улице Варци, который пригласил его в Галлиате на семейный обед. Фанхио также побывал в Берне, где оказался свидетелем гибели Варци, а потом вместе со всеми поехал в Галлиате, чтобы проводить его в последний путь. Спустя несколько недель на приеме в Париже к Фанхио подошел Жан-Пьер Ви-миль, обнял аргентинца за плечи и сказал стоявшему рядом корреспонденту L'Equipe следующее: «Перед вами человек, о котором вы в один прекрасный день обязательно напишете что-нибудь хвалебное».

Когда в январе 1949 года состоялось открытие серии «Temporada», Фанхио уже был в Аргентине и принял участие в первых гонках на Приз президента Хуана Доминго Перона за рулем привезенной из Италии Maserati. Аскари и Виллорези представляли новейшие разработки той же фирмы. Фарина управлял единственной *Ferrari 125* GPS, снабженной двигателем серии 166 с нагнетателем. С Фариной в Аргентину прибыл

механик «Скудерии» Стефано Мсацца. Поскольку Alfa Romeo не приехала, Жан-Пьер Вимиль привез с собой в Аргентину маленькую французскую машину Simca Gordini. Гонки на Приз президента должны были проходить на трассе вокруг парка Палермо, который отделяет центр Буэнос-Айреса от набережной реки Ла-Плата. В полвосьмого утра начались предварительные заезды. Когда Жан-Пьер Вимиль проходил третий крут и приближался к скоростному повороту Гольф-Клуб, случилось нечто непредвиденное — то ли ему под колеса бросилась собака, то ли на дороге внезапно появился пешеход, то ли его ослепило солнце. Правды так никто и не узнал, поскольку машина Жан-Пьера неожиданно потеряла управление, вылетела с трассы и перевернулась. Вимиль умер, не приходя в сознание, в карете «Скорой помощи» по дороге в госпиталь. Виллорези, Фарина, Аскари и Фанхио присутствовали на похоронах французского гонщика, которые состоялись на местном кладбище Реколета.

Посмотреть гонки собрались 300000 зрителей. Первое и второе место заняли Аскари и Виллорези, управлявшие машинами марки Maserati. Фанхио пришел четвертым. Фарина, управлявший Ferrari, сошел из-за поломки нагнетателя. Через неделю, в гонках на Приз Евы Дуартс Перон (супруги президента), Фарина чиркнул крылом о столбик ограждения и опять выбыл из гонок. Но на следующей неделе на гонках в Розарио — после того как Меацца приладил к кормовой части машины свинцовый балласт, чтобы улучшить сцепление задних колес с дорогой (соответствующие инструкции были получены по телефону из Маранелло), — Фарина одержал убедительную победу. В местечке Мар-дель-Плата во время четвертых, последних гонок серии машина у Фарина снова сломалась, и первым к финишу, обойдя

Аскари и Виллорези, пришел Фанхио. На гонках присутствовали тридцать тысяч зрителей из Балкарсе — родного города Фанхио, находившегося от Мар-дель-Плата на расстоянии тридцати пяти миль. Большинство из них преодолели это расстояние пешком.

После того как соревнования в Аргентине завершились, Феррари дал Фарине команду отправляться в Бразилию. Там на гонках в Интерлагосе на окраине Сан-Паулу Фарина потерпел неудачу. Но в гонках по трудной трассе Гавеа в Рио ему удалось одержать победу. На этом соревнования закончились. Две Ferrari, которые Фарина привез с собой в Латинскую Америку, были проданы. Кроме того, Феррари удалось продать в Англии еще две машины серии 125 GPS. Одну из них купил гонщик-любитель Питер Уайтхед, а другую — Тони Ван-дервелл, который поставил на машину новые подшипники, несколько улучшившие ее характеристики. Тони Вандервелл принимал участие в реализации новой программы — «Британские гоночные автомобили» (BRM), финансировавшейся через различные частные и общественные фонды. Англичане хотели создать новую машину формулы Гран При, которая смогла бы конкурировать с французскими и итальянскими автомобилями, а для этого, по мнению Вандервелла, британским инженерам и дизайнерам было просто необходимо ознакомиться с лучшими образцами зарубежной техники. Конструкция Ferrari показалась британцам несколько примитивной, и они пошли по другому пути, сконструировав машину на основе чрезвычайно сложного в техническом отношении двигателя VI6, который был капризен в эксплуатации и возложенных на него надежд не оправдал. Разочаровавшись в новых BRM, Вандервелл выкрасил купленную им Ferrari в традиционный английский зеленый цвет и, назвав ее «TS» («Tinwall

Special), стартовал в автопробеге, рекламировавшем достоинства выпускавшихся его фирмой подшипников. Кроме того, Тони использовал эту машину как тест-платформу для испытаний различных технических новшеств, которые в будущем стали конструктивными элементами созданной им новой машины, получившей известность под названием Vanwall.

Когда итальянские команды вернулись в Европу, Феррари приступил к исполнению давно вынашиваемого им замысла — заполучить к себе в команду двух лучших, по его мнению, гонщиков Италии — Аскари и Виллорези. Позвонив Виллорези, первому гонщику Maserati, Энцо пригласил его к себе в Модену. Когда Виллорези поднялся на второй этаж старого здания «Скудерии Феррари» на Тренто-э-Триесте, его взгляду предстал хозяин офиса, лежавший на диване со сложенными на груди руками. Поскольку Феррари никак на его приход не отреагировал и продолжал притворяться спящим, Виллорези, с минуту постояв в комнате, в сердцах бросил: «Все спишь? Ну и черт с тобой!» — и, повернувшись на каблуках, направился к двери. Туг Феррари неожиданно принял вертикальное положение и, предложив Виллорези присесть, как ни в чем не бывало завел с ним разговор о переходе в «Скудерию». Разговор получился непростым — Виллорези припомнил Феррари нежелание выплачивать страховку семье его покойного брата Мими. Так или иначе, но Феррари удалось уладить все разногласия, существовавшие между ним и Виллорези, и даже предложить его вниманию проект весьма заманчивого договора, в соответствии с которым Виллорези и Аскари должны были получать от «Скудерии» по 100 000 лир в месяц плюс пятьдесят процентов «призовых» и денег, полагавшихся за выход на трассу. Хотя у Феррари и были в прошлом разногласия с Вилло

рези, он, давая ему оценку, старался быть объективным. «Джиджи Виллорези недаром называли любимым сыном Милана, — писал Энцо. — Он обладал всеми необходимыми для чемпиона качествами, умел выжимать максимум из конструкции автомобиля, на котором ездил, и извлекать выгоды из малейших ошибок своих со-
перников».

Во время первого выступления в составе Ferrari на гонках в Сна Аскари и Виллорези из-за слишком частых остановок на заправку пришли к финишу на втором и третьем месте. Победил Луи Розье на Talbot с рабочим объемом двигателя 4,5 литра. Несмотря на то что эта машина несколько устарела, у нее было перед Ferrari одно преимущество — она меньше расходовала топлива. Хотя Коломбо все еще продолжал доводить и модернизировать созданный им сразу после войны двигатель, вернувшийся на фабрику инженер Лампреди работал уже над совершенно новым 12-цилиндровым мотором с рабочим объемом 4,5 литра и без нагнетателя. Феррари, отметив надежность и экономичность Talbot, всячески поощрял начинание Лампреди. Он не возражал против того, чтобы его инженеры одновременно работали над двумя совершенно разными моторами. Его предприятие процветало, и он мог себе это позволить — был бы только результат.

В 1949 году у Феррари появились клиенты, каких прежде у него никогда не было. К нему стали захаживать всевозможные светские знаменитости и люди искусства, другими словами, «модная публика». В числе первых протоптал дорожку в Маранелло режиссер Ро-берто Росселини — один из основоположников итальянского неореализма. Энцо был вовсе не прочь с ним познакомиться; еще больше он обрадовался, когда Росселини привез с собой кинозвезду Ингрид Бергман. Ра

ди Росселини она бросила мужа-шведа и трех дочерей, что вызвало в обществе грандиозный скандал. Феррари льстило, что он получил возможность узнать об этих драматических событиях из жизни творческой элиты, так сказать, из первых рук. Это ясно видно на фотографии, где Энцо, расположившись за столиком ресторана, с умильным видом поглядывает на сидящих рядом Росселини и Ингрид.

Примерно в это же время на фабрику в Маранелло стал захаживать еще один человек, которого прежде здесь видели довольно редко. Это был семнадцатилетний Дино Феррари, который стал проявлять все больше интереса к деятельности своего отца. И неудивительно — ведь его обучал автоделу Серджио Скапинелли, один из самых близких и преданных Феррари людей, работавший с ним с 1937 года. Теперь Серджио преподавал в технологическом институте города Модены, где передавал свои знания молодому поколению.

Симпатичный, высокий, как его отец, Дино Феррари любил стоять под навесом бензозаправочной станции, наблюдая за тем, как автомобили, выехав за ворота фабрики, мчались по Виа Абетоне, распугивая ревом мотора цыплят и велосипедистов. Увы, юноше, который так любил автомобили и скорость, с каждым днем становилось все хуже и хуже. Его ослабленный организм не мог уже сопротивляться инфекции; у него начался нефрит, который в скором времени принял хроническую форму. Когда Энцо видел сына, то всегда вспоминал пословицу, которую любила повторять его мать: «Тот, у кого хорошее здоровье, безмерно богат, хотя и не подозрева-ет об этом» .

Хотя новые моторы еще не были готовы, Аскари ухитрялся выигрывать гонки и на старой 125 GPG. Так, он пришел первым на Гран При Швейцарии, а также

выиграл Кубок газеты Daily Express в Силверстоуне. После того как Лампреди удлинил раму и поставил на мотор конструкции Коломбо двухступенчатый нагнетатель, характеристики машины несколько улучшились. Аскари этим воспользовался и выиграл Гран При Италии в Монце, лидируя со старта до самого финиша — как тогда говорили, «от флага до флага». У модифицированной модели 125 GPC изменился и радиатор. Теперь на нем никелированные горизонтальные прутья чередовались с вертикальными; эта конструкция очень напоминала донышко алюминиевого контейнера для переноски яиц и стала традиционной для машин Ferrari, выпускавшихся в 40—50-х годах. Вошедшая в моду с легкой руки Энцо Феррари прямоугольная никелированная радиаторная решетка использовалась дизайнерами даже полвека спустя. Ее ставили на самые обыкновенные машины, чтобы придать им более «спортивный» вид и подчеркнуть скоростные качества.

Необходимо отметить, что в конце сороковых годов в гонках Гран При участвовали машины с самыми разными характеристиками. Сказывалась нехватка машин этого класса — прежде всего потому, что Alfa Romeo от участия в гонках этой формулы отказалась; кроме того, заявленные ранее новые машины BRM и Cisitalia-Porsche не были закончены к сроку и на автодромы не вышли. Все это заставило организаторов соревнований подумать о «второй» — так сказать, запасной формуле. Требования, предъявлявшиеся к форму-ле-2, были таковы: рабочий объем двигателя не должен был превышать 2 литра, нагнетатель ставить запрещалось. Это значительно расширяло возможности фирм, производивших небольшие спортивные машины, поскольку переделать их в гоночные Формулы-2 не составляло труда. К тому времени, когда должен был со

стоиться Гран При Италии в Монце, на автодром прибыло восемь таких машин, причем пять из них были построены в Маранелло. Выступавший на Ferrari аргентинец Фанхио занял в гонке первое место, обойдя одного за другим Бонетто, Аскари, Кортезе и бразильца Чи-ко Ланди, также выступавших за рулем Ferrari. Еще до начала гонок с аргентинцем Фанхио произошел курьезный случай. Правительство Перона через Автомобильный клуб Аргентины (АКА) оплатило покупку двух Ferrari с объемом двигателя 2 литра. В соответствии с договором «Скудерия» должна была получить от АКА 11 000 долларов за каждый автомобиль. «Скудерия», в свою очередь, обязалась выкрасить купленные АКА машины в национальные цвета Аргентины — желтый и голубой. Приехав на фабрику в Маранелло, Фанхио желто-голубых машин там не обнаружил. «Как же так? — удивился Фанхио. — Ведь скоро гонки!» Выяснилось, однако, что перечисленные АКА средства на покупку автомобилей на счет «Скудерии» так и не поступили. Феррари стоял перед дилеммой — пойти на риск и позволить Фанхио участвовать в гонках на еще не оплаченном автомобиле или же лишить аргентинского гонщика такого права. Феррари решил рискнуть, велел перекрасить одну из машин в желто-голубой цвет и передал ее Фанхио. Аргентинец принял участие в гонках и поднялся на верхнюю ступень подиума; в скором времени на счет «Скудерии» пришли перечисленные АКА деньги. Все таким образом разрешилось ко всеобщему удовольствию — Феррари получил деньги и обеспечил себе отличную рекламу: как-никак, его машина заняла в гонках первое место. Фанхио же достались кубок и две *заказанные АКА окрашенные в* желто-голубой цвет машины, которые он сразу после гонок пере

правил в Буэнос-Айрес, поскольку там начинались соревнования серии «Temporada».

Начиная с 1948 года продажа выпускавшихся фабрикой Маранелло машин с рабочим объемом двигателя 2 литра стала приносить «Скудерии» основной доход. Подписав договор с Феличе Бьянки Андерлони, владельцем известной фирмы «Туринг», на поставку кузовов из легких сплавов, Феррари на пресс-конференции заявил, что его фирма готова предложить своим клиентам два варианта известной модели 166: открытую машину MM Spider (ее также называли «баркетта» — «лодочка») и маленькую «купе», получившую название «Интер». Обе машины имели изящные алюминиевые кузова «Туринг» и раму из тонкостенных стальных труб. Отделка была великолепной — приборные панели изготовлялись из дорогих пород дерева, а сиденья обтягивались натуральной кожей. Главное же, на этих машинах можно было не только проехаться с in и ком по главной улице города, но и участвовать в гонках достаточно высокого уровня.

В конце 1948 года обе Ferrari с кузовами «Туринг» были выставлены на проходившем в Турине автосалоне, где их появление вызвало настоящую сенсацию. У этих машин было все, о чем только мог мечтать истинный поклонник эксклюзивной автотехники: отличные скоростные характеристики, современный, аэродинамической формы кузов и роскошная отделка.

В мае 1949 года Клементе Биондетти, управлявший 166 MM, одержал победу в гонке «Mille Miglia». Это была вторая победа Ferrari в традиционной итальянской тысячемильной гонке. Вторым пришел Феличе Бонетто. Водитель третьей Ferrari — Таруффи — лидировал вплоть до Равенны, но, когда до финиша оставалось два часа, сошел с трассы из-за поломки трансмиссии. Нода

же победа в тысячемильных гонках не могла сравниться с тем, что произошло 25 — 26 июня, когда машины марки Ferrari впервые появились в Ле-Мане.

Луиджи Кинетти, обосновавшийся в Штатах итальянский бизнесмен, после памятной встречи с Эггцо «в ночь перед Рождеством» продолжал бомбардировать его письмами с предложением отправить несколько машин марки Ferrari за океан. По его словам, конъюнктура для этого была самая подходящая: элитный Американский автомобильный спортивный клуб организовал ряд соревнований для состоятельных гонщиков-любителей, ездивших почти исключительно на спортивных автомобилях европейских производителей, которым фирма Ferrari могла бы составить достойную конкуренцию. Лорд Селсдон, британский гонщик-любитель, продал за 9000 долларов принадлежавшую ему 166 SC Бриггсу Каннингхэму — сыну владельца всемирно известной фирмы «Проктер энд Гэмбл». Кан-нингхэм, таким образом, стал первым американцем, купившим машину марки Ferrari. Кинетти, приобретший на автосалоне в Турине выставочный образец модели 166 Spider MM, пароходом отправил ее Томми Ли — автомобильному дилеру, проживавшему в Лос-Анджелесе. Эта машина стала первой Ferrari, появившейся в Калифорнии.

Кинетти был не только бизнесменом, но и гонщиком-любителем, поэтому ничего удивительного не было в том, что он, купив на фабрике в Маранелло новую машину, стал одним из сорока девяти участников первых послевоенных гонок «24 часа Ле-Мана». Вместе с Кинетти должен был ехать британский любитель лорд Селсдон. На второй машине серии 166 ехали французы — Жан Люка и Ферре (псевдоним Пьера-Луи Дрейфуса). К удовольствию французских зрителей, которых

насчитывалось не менее двухсот тысяч, сразу же после старта лидерство захватили две большие французские машины фирмы Delahaye. Однако Кинетти удалось сесть им на хвост и идти, не отставая, весь вечер и всю ночь. Французы, ехавшие на второй Ferrari, попали в аварию и вынуждены были сойти с трассы. Перед рассветом, когда итальянец обошел одну за другой обе Delahaye, его сменил лорд Селсдон, но жадный до гонок Кинетти уже через час отобрал у него руль. Как-никак, до войны он дважды побеждал в гонках, а потому считал себя почти что профессионалом. Кинетти продолжал лидировать до конца гонок и, хотя у него были проблемы с переключением передач, а финишную черту он, по свидетельству очевидцев, пересек «на средней скорости», все равно опередил следовавшие за ним Delahaye и Fraser Hash по меньшей мере на крут. Победители получили Кубок президента Республики из рук самого президента — Венсана Ориоля.

Интересно, что, несмотря на все усилия, прилагаемые Кинетти, чтобы продвинуть машины «Скудерии» на американский рынок, Феррари уделяет ему в своих воспоминаниях всего несколько строк. Вероятно, все дело в том, что Феррари просто не хотел делиться с кем-либо славой — тем более с человеком, который претендовал на роль его полномочного представителя в США. Кроме того, он опасался, что коммерческий успех его спортивных машин затмит успех гоночной команды, а именно о всемирном успехе в гонках он мечтал всю свою жизнь. При этом он не мог отрицать, что после победы Кинетти в Ле-Мане репутация его фирмы взлетела на недосягаемую высоту. Публика по достоинству оценила не только скоростные качества его машин и их надежность, но также изящество их форм и роскошь отделки. Подобное редкое сочетание для настоящего ав

томобилиста было неотразимым. Все говорило о том, что в скором времени на фабрику в Маранелло начнется настоящее паломничество.

Теперь было необходимо заняться вплотную машинами класса Гран При. Кое-что для этого уже делалось: к примеру, Аурелио Лампреди приступил к испытаниям сконструированного им двигателя объемом в 4,5 литра. На традиционной встрече с инженерами и менеджерами Феррари назначил Лампреди ответственным за создание машины для гонок Гран При. Коломбо пришел в ярость и сказал, что сию же минуту увольняется. В ответ на это Энцо пообещал прислать к нему на квартиру полицейских — проследить за тем, чтобы он не увез с собой чертежи новейших разработок. Коломбо рассвирепел еще больше. Тогда Феррари позвонил начальнику полиции и потребовал немедленно послать наряд на городскую квартиру Коломбо. Коломбо с презрением ответил, что он «плевать на это хотел», но спеси все-таки поубавил. Феррари перезвонил начальнику полиции и обыск отменил. После этого все успокоились и отправились отмечать новое назначение Лампреди. На следующий день Феррари вызвал Коломбо к себе в кабинет и объявил, что начиная с 1950 года он будет отвечать только за спортивные машины и машины типа «Гран Туризмо». Это назначение было тяжким ударом по самолюбию бывшего главного инженера. Впрочем, Коломбо в своих воспоминаниях старался этой темы не касаться и даже написал, что «Феррари предвидел успех моторов с большим литражом и без нагнетателя». Относительно своего нового назначения он написал следующее: «Феррари произвел в руководстве грамотную перестановку, позволившую ему развивать новое направление в моторострое

нии, не разрывая отношений с таким квалифицированным дизайнером, как я. Все прошло тихо и без

скандала».

Вторым после Росселини великосветским львом, который посетил фабрику Феррари в Маранелло, был Пор-фирио Рубироза — сын доминиканского генерала и большой женолюб. В первый раз он женился в возрасте двадцати лет, обольстив семнадцатилетнюю Флор де Оро Трухильо — дочь диктатора Доминиканской республики. День их свадьбы был объявлен государственным праздником. В скором времени, правда, Порфирио отбыл с дипломатической миссией в Европу, где напрочь забыл о своей молодой жене. О его связях с женщинами ходили легенды, а он предпочитал проводить свое время не в трудах праведных, а за игорными столами в Сент-Морице, Монте-Карло, Биаррице и Дювиле. В возрасте сорока лет он женился в третий раз — на Дорис Дьюк, которая подарила ему в день свадьбы замок XVIII века на рю де Белыпасс рядом с собором Парижской Богоматери, небольшой самолет, полмиллиона долларов наличными и пять машин марки Ferrari.

«Вы когда-нибудь работаете?» — спросил у Порфирио репортер отдела светской хроники.

«На работу у меня совершенно не остается времени», — ответил плейбой.

В самом деле, как было работать, когда его одолевали долги и женщины. Одна богатая пуэрториканка, желая помочь ему расплатиться с долгами, продала свои драгоценности, но он все равно ее бросил — ради французской кинозвезды Даниэль Даррье. Их брак продержался пять лет — по меркам Руби это был настоящий рекорд. Потом у него были отношения с одной

аргентинской миллионершей, а потом он женился на Дорис Дьюк, которая подарила ему пять машин фирмы Ferrari.

Брак между Руби и Дорис был заключен 1 сентября 1947 года, а через тринадцать месяцев они развелись. Как утверждает светская хроника, подаренные супругой замок, наличность и самолет остались у Руби. В это, впрочем, можно еще поверить. Вызывает известные сомнения лишь количество Ferrari, подаренных ему Дорис, которых было якобы целых пять штук. Честно говоря, в это как-то слабо верится, поскольку общее число выпущенных за 13 месяцев в Маранелло автомобилей вряд ли превышало эту цифру.

Не приходится, однако, сомневаться, что до 1950 года одна Ferrari в лапах у Рубирозы все-таки побывала. Это была такая же 166 ММ, что и у победившего на гонках «24 часа Ле-Мана» Кинетти. Рубироза и его приятель француз Пьер Легони, пытаясь повторить успех итальянца, на следующий год приняли участие в гонках в Ле-Мане, в течение часа шли в десятке лидеров, но потом из-за технических неисправностей сошли с трассы.

В 1947 году «Скудерия Феррари» участвовала в четырнадцати гонках, в 1948 году — в двадцати восьми, а в 1949 году — в сорока восьми. Соответственно, на фабрике в Маранелло в 47-м году были построены три машины, в 48-м году — пять и в 49-м — двадцать три. В 1950 году в Маранелло было произведено двадцать шесть машин, которые приняли участие в 73 различных соревнованиях. Таким образом, из ворот фабрики с каждым годом выезжало все больше машин; в скором времени она стала крупнейшим предприятием в округе Маранелло. Феррари, впрочем, продолжал жить в Модене, где находились его квартира и офис. Ну а старые мастерские превратились в станцию технического обслуживания,

куда клиенты фирмы пригоняли свои машины, нуждавшиеся в ремонте. Кроме того, в Модене находилась гоночная трасса, располагавшаяся на территории бывшего военного аэродрома, построенного еще во времена правления Муссолини. В мае 1950 года трасса была официально передана ее владельцами в распоряжение местных автопроизводителей, нуждавшихся в испытательном полигоне. В основном здесь испытывались машины фирм Ferrari, Maserati и Stanguellini. Испытательные заезды стали бесплатным развлечением для местных обывателей; одновременно они свидетельствовали о том, что в этих краях создана пусть небольшая, но процветающая отрасль автоиндустрии. Феррари частенько приходил на испытательную трассу, чтобы посмотреть, как его инженеры и механики колдуют над машинами, носившими его имя. Обыкновенно его сопровождали приятели и клиенты; нередко его видели в компании дона Серджио Монтовани — местного приходского священника, помешанного на машинах и гонках. В начале каждого сезона на трассе проходил торжественный молебен, который проводил архиепископ Бокколери; в конце службы он благословлял выстроившихся на поле гонщиков, механиков и инженеров моденских гоночных «конюшен» и желал им удачи. Владельцы называли этот автодром из-за его прямоугольной формы «маленьким европейским Иидианаполисом». Нельзя сказать, чтобы эта трасса изобиловала крутыми поворотами, шиканами или так называемыми «трудными» местами, но поставленным перед ней задачам в общем отвечала. Были и специалисты по прохождению этой трассы — к примеру, тест-пилот Феррари Мартино Севери, носивший зимой и летом черный кожаный шлем и такие же штаны и куртку, не раз обставлял здесь лучших гонщиков «Ску

дерии», что вызывало у них немалое раздражение и даже ставило в тупик, поскольку на других трассах Севери как гонщик никак себя не зарекомендовал. Впрочем, основная часть предприятия Феррари находилась все-таки в Маранелло, и главный инженер фирмы Лампреди готовил новые машины Формулы Гран При к гонкам именно в этих местах.

Новый, 1950 год начался со святейшего благословения. После того как машины Формулы-2, изготовленные на фабрике в Маранелло, одержали в Аргентине три победы подряд на гонках серии «Temporada», Феррари и его сотрудники получили приглашение на прием в Ватикане от папы римского Пия XII. Феррари, как и все прочие, отправился на прием вместе с супругой. Когда после приема и папского благословения гонщики и руководящий состав «Скудерии» с супругами строились за спиной у понтифика, готовясь позировать для официальной фотографии, жена Нино Фарины сделала шаг вперед, рухнула перед папой на колени и прижалась губами к его руке. Так фотограф их и запечатлел: папу и коленопреклоненную супругу Нино Фарины — на переднем плане, а всех остальных — на заднем.

К сожалению, новые машины Формулы-1 с моторами объемом 4,5 литра конструкции Лампреди были достроены и прошли испытания лишь к концу года, поэтому начинать сезон «Скудерии Феррари» приходилось с тем, что было — модифицированными машинами серии 125. Между тем им противостояли лучшие машины фирмы Alfa Romeo, которая после годичного перерыва снова вернулась в гонки. Стремясь обеспечить себе подавляющее преимущество над конкурентами, руководство Alfa не жалело средств на модернизацию техники в соответствии с новыми требованиями. Ну а гонщики у Alfa всегда были отличные. К новому сезону на фирме подобра-

лась сильная команда, получившая неофициальное наименование «Три Эф» из-за фамилий входивших в ее состав гонщиков — Фарина, Фаджиоли и Фанхио. Все они в разное время выступали за команду Ferrari.

История этого сезона вкратце такова: Фарина победил в Силверстоуне, Бремгартене и Монце. Фанхио занял первое место в Монте-Карло, Спа и Реймсе. Поскольку Фарина несколько раз показывал лучшее время круга и чаще занимал первые места в квалификационных заездах, чемпионом мира провозгласили его, хотя формально очков у них с Фанхио было поровну. Фаджиоли занял третье место. В совокупности три гонщика фирмы Alfa Romeo заработали восемьдесят пять очков за сезон, а остальные восемнадцать участников соревнований (из тех, кто получил очки) всего восемьдесят два. При этом Фарина заработал тридцать очков, а четыре пилота «Скудерии Феррари» — шестнадцать. Виллорези после кошмарной катастрофы в гонках на Приз наций в Женеве, когда он, вылетев с трассы, таранил на своем автомобиле ограждение, а потом толпу, в результате чего переломал себе кости и убил трех зрителей, в соревнованиях больше не участвовал. Был один момент на гонках в Монце, когда Лампреди показалось, что его новая Ferrari 375 сможет конкурировать на равных с машинами команды Alfa. Тогда Аскари неожиданно для всех посреди дистанции за хватил лидерство и на протяжении двух кругов возглавлял гонку. Увы, надеждам Лампреди на успех не суждено было оправдаться: в скором времени на машине Аскари полетела задняя ось и он выбыл из соревнований. Только в последней гонке сезона, «Пенья-Рин» в Барселоне, где не были представлены Alfetta, Аскари на новой машине 375 с рабочим объемом двигателя 4,5 литра пришел к финишу первым.

Второе место занял заменивший Виллорези Дорино Серафини. Третье место досталось Таруффи.

Коломбо, прозябавший в отделе, где разрабатывали автомобили класса «Гран Туризмо», в 1951 году вернулся на фирму Alfa Romeo. Причиной его ухода послужило также и то обстоятельство, что Феррари стал пренебрежительно к нему относиться и напрочь отказывался признавать его былые заслуги. Между тем в 1950 году в гонке «Mille Miglia» Ferrari 166, на которой был установлен двигатель его конструкции, заняла первое место. Сидевший за рулем этой машины Джаннино Марцотто был одет в дорогой двубортный костюм, крахмальную рубашку и галстук и так ехал всю дорогу, хотя погода была премерзкая, и с неба то лил дождь, то сыпал град.

Выступавшие за «Скудерию» Аскари, управлявший «баркеттой» с рабочим объемом двигателя 3,3 литра, и брат победителя Витторио Марцотто, сидевший за рулем 166 ММ с объемом мотора 2,3 литра, один за другим сошли с трассы. Второе место в гонках занял Серафи-ни, бывший мотогонщик, управлявший второй Ferrari с рабочим объемом двигателя 2,3 литра. Все трое боролись в основном с аргентинцем Фанхио, выступавшим на новой экспериментальной Alfa. Присутствовавший на гонках Феррари, по словам Серафино, сказал ему перед стартом следующее: «Ты стартуешь через две минуты после Фанхио. Первым делом догони его и обойди, а потом не давай ему обойти тебя». Тысячемильные гонки 1950 года вошли в историю из-за большого количества сходов с трассы и аварий, три из которых завершились смертью людей.

Джаннино Марцотто, одному из семерых сыновей графа Гаэтано Марцотто, текстильного магната и завзятого автомобилиста, шел тогда двадцать второй год. Он

был большим поклонником Ferrari и, если верить записям в расчетной книге, приобрел в 1948 году на фабрике в Маранелло четвертую машину из тех, что Феррари уступил частным клиентам. Это была модель 166 «Интер». «Тогда мы долго обсуждали все детали сделки, — вспоминал Джаннино. — По тем временам купить такую машину было все равно что заказать у портного костюм. Изменения в конструкцию можно было вносить по своему усмотрению чуть ли не до самого дня окончания работ». Феррари, который со временем стал поставщиком автотехники для четверых братьев Марцотто, из всех выделял именно Джаннино. «Это был прирожденный гонщик, с таким же, как у Варци, холодным умом и молниеносной реакцией, — писал Энцо. — Его победа в «Mille Miglia» доказывает, что из него с годами мог бы получиться отличный профессиональный гонщик и даже, возможно, чемпион».

В 1951 году Ferrari снова первенствовала в тысячемильных гонках. Но на этот раз за рулем сидел не любитель, а сам Виллорези, который, едва оправившись после катастрофы в Женеве, сразу же вернулся к любимому занятию. Он управлял машиной с кузовом «купе» дизайнера Виньяле и двигателем конструкции Лампреди VI2 с рабочим объемом 4,3 литра. Как и в 50-м году, погода на гонках была премерзкая, а аварии случались чуть ли не на каждом шагу. Аскари сошел с трассы после того, как один из зрителей, пытаясь определить номер его машины, неожиданно включил фонарик и на мгновение его ослепил. Во время инцидента погиб человек; в результате против Аскари было выдвинуто обвинение в непредумышленном убийстве, которое висело над ним, как дамоклов меч, на протяжении четырех лет. Серафини серьезно разбился и был увезен в госпиталь. Виллорези тоже попал в аварию и повредил носовую

часть своей машины. Несмотря на это, с трассы он не сошел и пересек финишную черту первым. Вместе с Виллорези вторым пилотом ехал молодой Эудженио Кастелотти — еще один клиент Феррари. Этот пылкий и амбициозный сельский джентльмен, живший в Лоди, что неподалеку от Милана, сразу же понравился Энцо. «Нельзя, конечно, сказать, чтобы этот парень был выдающимся гонщиком с собственной манерой и стилем. Но он, по крайней мере, был смел, и у него было большое сердце». Таких водителей, как Кастелотти, Феррари причислял к разряду «гарибальдийцев» — то есть людей, любивших риск и умевших в решительный момент все поставить на кон.

На торжественном обеде, который Энцо устроил в одном из моденских ресторанов по случаю победы Виллорези, семейная драма Феррари стала наконец очевидной для окружающих. На памятной фотографии, где запечатлены руководство и гонщики «Скудерии» в полном составе, можно подметить признаки надвигающейся беды. Дино Феррари стоит несколько с краю от общей группы и со страхом и волнением смотрит на отца. На снимке видно, что Феррари перехватил его исполненный напряжения и страха взгляд и понял его причину. Предназначенная для объектива улыбка на губах Феррари кажется какой-то неживой. Ничего удивительного: часом позже в зале ресторана у Дино случился приступ, и обед пришлось прервать. Несчастный отец не знал, как поступить — то ли рассказать Дино всю правду о его здоровье, то ли притвориться, что ничего особенного не случилось. Последующие пять лет Феррари существовал в каком-то непреходящем кошмаре: он знал, что его сын умрет, но никак не мог заставить себя смириться с мыслью о его неизбежной кончине.

Глава шестая

Победы в Ле-Мане, «Mille Miglia» и Тарга-Флорио обеспечили Феррари отличную рекламу и значительно расширили крутого клиентуры, которая по преимуществу состояла из состоятельных молодых людей Ломбардии, Эмилии и Пьемонта. Увеличение продаж позволило Феррари создать прочную материальную основу для своего предприятия и проводить в жизнь программу но созданию машин для гонок Гран При. В этих гонках, по разумению Феррари, главным его конкурентом являлась фирма Alfa Romeo, с которой его связывали долгие запутанные отношения, где острая неприязнь к руководству соседствовала с ностальгическими воспоминаниями и неподдельным восхищением перед достижениями ее сотрудников.

Руководство Alfa, вдохновленное успехом предыдущего года, продолжало вкладывать крупные средства в разработку и производство машин Формулы-1. К началу сезона 1951 года в составе команды Alfa не произошло никаких изменений: ее лидером по-прежнему оставался Фарина, стремившийся подтвердить свое чемпионское звание, вторым пилотом был Фанхио, а третьим — Фаджиоли. Инженер Коломбо, продолжавший совершенствовать Alfetta, выпустил ее очередную модификацию — Tipo 159, которая, впрочем, внешне мало отличалась от машин предыдущих серий. Феррари же делал ставку на модель 375 с двигателем без нагнетателя и с рабочим объемом 4,5 литра. Он был уверен, что маленькие Alfetta, конструкция которых разрабатывалась еще в довоенные годы, устарели и рано или поздно уступят новым машинам, созданным Лампреди.

Alfa, по обыкновению, во второразрядных гонках не участвовала, но Феррари, считавший, что для паблисити

«Скудерии» важна каждая победа, посылал свои машины и своих гонщиков на все мало-мальски значимые соревнования. При отсутствии конкуренции со стороны фирмы Alfa Romeo Виллорези выиграл гонки в Сиракузах и По, а Аскари — в Сан-Ремо. Тони Вандервелл, купивший Ferrari 375 пятидесятого года выпуска, перекрасил ее в зеленый цвет и под названием Tinwall Special 2 выставил на гонки в Силверстоуне, проходившие в мае 1951 года. В день гонок не переставая шел проливной дождь, и организаторы соревнований на Кубок газеты Daily Telegraph из соображений безопасности остановили гонки уже после шестого крута. Первым завершил шесть кругов Тони Вандервелл, сумевший обойти на хорошо знакомой ему трассе новую Alfa Romeo 159, которую руководство фирмы решило обкатать в преддверии открывавшегося через два месяца сезона гонок Гран При. Свой успех Тони отметил небольшим импровизированным банкетом с шампанским, проходившим в принадлежавшем ему огромном трейлере, где гонщики и механики укрывались от дождя. Этот трейлер фотограф Луи Клемански впоследствии окрестил «передвижным банкетным залом Тони Вандервелла».

В начале нового сезона порядок распределения мест на подиуме по сравнению с прошлым годом почти не изменился. Гран При Швейцарии в Берне выиграл Фанхио (второе место занял выступавший на Ferrari Таруффи), а Фарина пришел первым в Спа. Потом Фанхио после упорной борьбы с Аскари занял первое место в Реймсе. Но после Реймса в «Скудерию» пришел новый гонщик, и борьба за первенство между командами Alfa и Ferrari разгорелась с новой силой.

Нового гонщика «Скудерии» звали Хосе Фройлан Гонзалес. Он родился в Аргентине и начал свою карьеру, участвуя в гонках на большие дистанции (серии

«turismo carretera»). Поскольку его старший брат, участвуя в гонках, разбился насмерть, Хосе, чтобы не волновать родителей, выступал под псевдонимом Кануто или Монтемаро. В 1950 году Хосе Гонзалес выиграл гонки на Приз президента Перона. На своей маленькой Ferrari 166 он обошел лучшего гонщика Аргентины Фанхио, управлявшего куда более мощной машиной — Mercedes W163. Эта победа снискала ему немалое уважение со стороны Феррари, который, отметив его способности, предложил ему принять участие в гонках Гран При. Получив подьемные от аргентинского правительства и АКА, Гонзалес отбыл в Старый Свет, став, таким образом, вторым, после Фанхио, аргентинским пилотом, которому выпала честь выступать за элитную европейскую команду. Гонзалес был на одиннадцать лет младше Фанхио и был его полной противоположностью — во всех отношениях. По сравнению с маленьким, щуплым Фанхио он обладал мощной комплекцией и едва втискивался в тесное пространство одноместной кабины гоночного болида. Его манера вождения отличалась агрессивностью и непонятной для окружающих непредсказуемостью. «Фанхио шел по трассе, почти не меняя скорости — как хорошо отрегулированный механизм, — писал Феррари, — в то время как у Гонзалеса периоды яростных, на пределе техники и человеческих возможностей атак сменялись фазами своеобразной апатии, когда он двигался в ровном, размеренном ритме, будто набираясь сил для очередной атаки. Иногда он, возглавляя гонку, неожиданно сбрасывал скорость, пропуская соперника вперед, но, стоило ему только оказаться в хвосте, начинал бешено атаковать, обходя одного соперника за другим». Вне всякого сомнения, Гонзалес был человеком весьма колоритным. В Аргентине его прозвали Эль Кабезон — Дикарь, в Европе же он по

лучил прозвище Пампасский Бык. Друзья обычно звали его Пене или Пепито.

На Гран При Франции Гонзалес пришел вторым. В тот день стояла удушающая жара. Зато в Силверсто-уне (Северный Хемптоншир), на Гран При Великобритании, вошедшем в историю «Скудерии Феррари», было довольно холодно. Гонзалес получил менее доработанную и совершенную машину, нежели его напарники Аскари и Виллорези. Несмотря на это, в квалификации ему удалось показать лучшее время, в результате чего команда Alfa Romeo лишилась своего традиционного первого места на стартовом поле. 14 июля, в день гонок, Гонзалес со старта захватил лидерство. Потом его обошел Фанхио и некоторое время возглавлял гонку, но Гонзалес на середине дистанции восстановил статус-кво. Когда Аскари из-за поломки коробки передач сошел с трассы, а Виллорези из-за проблем со сцеплением вынужден был сбросить скорость, Гонзалес продолжал мчаться вперед, не сбавляя темпа. Частые остановки на дозаправку не позволили гонщикам, выступавшим на Alfetta, обойти Ferrari Гонзалеса, и он лидировал до конца. На последнем перед финишем пит-стопе Гонзалес сделал было попытку уступить свое место в кабине первому пилоту команды Аскари, но тот ему этого не позволил. Гонзалес сорвался с места, выехал на трассу и первым закончил гонку, опередив более чем на минуту следовавшего за ним Фанхио. Третье место занял Виллорези. Когда большая красная Ferrari победителя, сделав по автодрому круг почета, подъехала к боксам, механики и сотрудники «Скудерии» вынесли Гонзалеса из машины на руках, после чего он попал в объятия своей супруги Амалии.

После этого триумфа Ferrari репортеры, освещавшие гонки, чуть ли не в один голос стали утверждать, что от

ныне фирма Alfa Romeo лишилась главенствующих позиций в гонках Гран При. Между тем, когда менеджер команды Федерико Джиберти позвонил в Модену и сообщил Феррари о достигнутом Гонзалесом успехе, Энцо испытал весьма сложные и противоречивые чувства. Как ни крути, он побил фирму, которой служил на протяжении почти двадцати лот и которой в значительной степени был обязан достигнутому им успеху. «На глазах у меня появились слезы радости, — писал Феррари, — к которой, впрочем, примешивалось горькое чувство утраты: временами возникало такое чувство, будто я убил собственную мать» .

Что ж, если Феррари и впрямь сразил Alfa Romeo на автодроме в Силверстоуне, то на Нюрбургринге он ее, образно выражаясь, закопал. Аскари, выигравший в квалификационных заездах поул, со старта захватил лидерство и никому его не уступил. Первым добравшись до финишной черты, он вписал в свой актив победу в самых престижных международных соревнованиях, какие только существовали в автоспорте. Второе место на Нюрбургринге занял Гонзалес. Следующую победу Аскари одержал на «родном» автодроме в Монце; следовавший за ним как тень Гонзалес снова поднялся па вторую ступеньку подиума. Во время последней гонки сезона в Барселоне обстановка была напряженная. Фирма Alfa Romeo начала самую настоящую психическую атаку на своих конкурентов, распустив слух, что Alfetta снабжены дополнительными баками, благодаря чему заезжать на дозаправку им не придется. На самом деле это было чистой воды блефом, но Фанхио, к примеру, об этом не знал: руководство фирмы боялось, что он выдаст секрет своему земляку Гонзалесу. Только в самую последнюю минуту Коломбо подошел к находившемуся на стартовом поле Фанхио и как н и в чем не бы

вало объявил ему, что гонки будут проходить в обычном режиме. Впрочем, как ни старалась Alfa спутать планы своих соперников, непоправимый вред «Скудерии» нанес не кто иной, как сам Энцо Феррари. Неправильно определив характеристики дорожного покрытия, он велел установить на свои машины колеса и шины меньшего диаметра. К несчастью, асфальтовое покрытие трассы «Пенья-Рин» в Барселоне оказалось куда более абразивным, нежели Инженьере мог себе представить. Невиданный износ резины заставил Аскари заезжать на пит-стоп, чтобы сменить колеса, каждые девять кругов. Воспользовавшись неожиданно обретенным преимуществом, Фанхио без труда обошел Аскари и выиграл третий Большой приз сезона, что автоматически сделало его чемпионом в этом классе. Еще до начала гонок кандидаты на чемпионский титул Фанхио и Аскари договорились, что оплачивать праздничный банкет будет победитель. Банкет состоялся в ресторане «Савини» в Милане и обошелся Фанхио, включая расходы на латиноамериканский оркестр, в 30 ООО аргентинских песо. После этого Фанхио вернулся в Аргентину, где жители Буэнос-Айреса устроили ему триумфальную встречу, а чета Перон пригласила на обед в президентский дворец. Аскари же уехал а Модену, чтобы обсудить с Феррари стратегию и тактику команды в следующем сезоне гонок Гран При.

Был один гонщик, о котором они в своем разговоре не упомянули, хотя он того стоил. Речь идет о молодом англичанине Стирлинге Моссе, который в 1949 году участвовал в гонках вокруг озера Гарда, управляя крошечным Cooper, снабженным мотоциклетным мотором с объемом в один литр. В следующем году он выиграл гонки в Монако для машин Формулы-3, а в гонках Фор-мулы-2 вокруг древнеримских бань императора Кара-

каллы был третьим, уступив лишь Аскари и Виллорези, выступавшим на Ferrari. Управляя маленькой английской машиной HWM, он в 1951 году принял участие в Гран При Швейцарии, где занял восьмое место, уступив только автомобилям Ferrari и Alfa Romeo, имевшим вдвое большую мощность. Наблюдавшие за этими гонками менеджеры известных команд отметили про себя, что на одном особенно сложном отрезке пути он показал второе после Фанхио время. Феррари отправил молодому англичанину письмо, в котором предложил ему выступить за «Скудерию». Такое лестное предложение не могло не заинтересовать Стирлинга Мосса, и он, сделав по пути домой крюк на своем Morris Minor, заехал в Модену.

Феррари и Мосс вели деловой разговор на французском языке. Для начала владелец «Скудерии» предложил Стирлингу принять участие в гонках в Бари — в том случае, если новая четырехцилиндровая Ferrari, которую Энцо намеревался ему передать, будет готова к 9 сентября, дню начала соревнований. Мосс отвечал осторожно и ничего не обещал: британская фирма BRM давно уже имела на него виды, и он, как патриот своей страны, стремился сделать все от него зависящее, чтобы новая английская команда достойно зарекомендовала себя в гонках Гран При. Тем не менее, вернувшись в Англию и посоветовавшись с отцом, он решил принять предложение Феррари и вылетел вместе с Моссом-старшим в Рим, откуда они — уже на поезде — отправились к месту гонок. Приехав в Бари, Стирлинг первым делом отправился в боксы «Скудерии Феррари», чтобы выяснить, пришла ли предназначавшаяся ему новая четырехцилиндровая машина. Находившийся в боксах механик сказал, что ничего ни о каком Стирлинге Моссе не знает и что машина находится в распоряжении

Пьеро Таруффи. Мосс пришел в ярость и заявил, что отныне никаких дел со «Скудерией» иметь не намерен и скорее сядет за руль лондонского автобуса, нежели в машину марки Ferrari. Самого Феррари, который мог бы разрешить эту щекотливую ситуацию, на гонках, разумеется, не было. На следующий день Таруффи занял третье место, уступив лишь Фанхио и Виллорези, которые управляли куда более мощными машинами. Что же касается Стирлинга Мосса, то он так никогда и не узнал, намеренно ли Феррари передал его машину Таруффи или это произошло случайно. «Но я ничего не забыл и не простил», — писал много лет спустя Мосс в своих воспоминаниях.

Впоследствии Феррари не раз упрекали в том, что он, неуважительно поступив с молодым гонщиком, лишил тем самым свою команду талантливого водителя, который мог бы завоевать для «Скудерии» не один чемпионский титул. Не будем, однако, забывать, что Стирлинг Мосс, беседуя с Энцо, отвечал на его предложения уклончиво и договора, пусть даже предварительного, с ним не заключил. Между тем в 1951 году на фабрике в Маранелло прохода не было от молодых дарований, которые мечтали защищать цвета «Скудерии Феррари». В отличие он Мосса, они были готовы подписать договор в любую минуту и на любых предложенных хозяином этой «конюшни» условиях.

Похоже, тогда проиграли оба. Стирлингу Моссу так и не удалось выступить за новую английскую команду, поскольку машины BRM к следующему сезону подготовлены не были. Феррари же, считавший себя знатоком по часта молодых талантов, в тот раз просчитался: молодой англичанин был куда более перспективным пилотом, чем все остальные соискатели места в «Скудерии Феррари» того года.

В ноябре Феррари отправил два «купе» 2,6 л в Мексику на пятидневные панамериканские гонки, дистанция которых составляла около 2000 миль. Гонки должны были проходить в суровых условиях дикой природы по ужасным сельским и горным дорогам, которые временами больше напоминали звериные тропы. Прежде в этих гонках доминировали американские машины, а их постоянным чемпионом был некий Хершел Мак-Грифф из Орегона, ездивший на переоборудованном Oldsmobile. Но с прибытием машин из Европы ситуация изменилась: в ноябре 1951 года победителями стали два итальянских экипажа. Первое место заняли Пьеро Таруффи и Луиджи Кинетти, а второе — Аскари и Виллорези. Благодаря этой победе Феррари получил доступ на центральноамериканский автомобильный рынок.

На одном из рекламных плакатов фильма Жана Ренуара «Золотая карета» Анна Маньяни изображена в костюме актрисы театра комедии дель арте XVIII века рядом с Ferrari 212 Inter. Одна нога Анны покоится на бампере машины; ее широкая юбка не закрывает от зрителя фирменного радиатора, напоминающего прямоугольное решетчатое донышко контейнера для переноски яиц. Точно такой же плакат был послан в Маранелло с посвящением Феррари, написанным рукой актрисы. В посвящении сказано: «С глубоким чувством и добрыми пожеланиями». «Золотая карета» считается далеко не самым лучшим фильмом Жана Ренуара, но Ferrari 212 Inter, запечатленная фотографом на плакате, просто великолепна.

Надо сказать, Феррари питал к Анне Маньяни слабость и называл ее «удивительно теплым и нежным человечком». С легкой руки режиссера Росселини, а так

же кинозвезд Ингрид Бергман и Анны Маньяни (бывшей подруги' Росселини), машины марки Ferrari со временем стали неотъемлемым атрибутом состоятельных людей, принадлежавших к миру искусства. Ничего удивительного: их кузова, изготовленные такими всемирно известными дизайнерами, как Джанбаттиста Пинии Фарина и его сын Серджио, приводили в восторг своими изящными формами даже людей с самым тонким и взыскательным вкусом.

В гонке «Mille Miglia» 1952 года приняли участие двадцать шесть машин марки Ferrari. Первое место занял Джованни Бракко — сын текстильного фабриканта. На своей Ferrari 250 MM «Берлинетта» ему удалось обойти новый спортивный Mercedes 300 «купе», которым управляли Карл Клинг и Руди Караччиола. Чтобы наблюдать за гонками со всеми удобствами, Ферручо Тести, один из ближайших приятелей Феррари, подкатил к трассе на паре трехколесных грузовиков Аег Macchi, на крыше которых расставил стульчики и кофейные столики с яркими тентами.

Через несколько недель Mercedes заняли первое и второе места в гонке «24 часа Ле-Мана», добившись, таким образом, первого со времен войны значительного успеха в престижных соревнованиях международного уровня. Однако возвращение Mercedes в марафоны никак не отразилось на гонках серии Гран При, поскольку новых машин такого класса у Mercedes не было. Отказалась участвовать в Гран При и фирма Alfa Romeo. Не вышли на гонки рекламировавшиеся в течение ряда лет новые машины команд Cisitalia Porsche и BRM. Фирма Talbot была представлена парой давно уже устаревших автомобилей. У фирмы Maserati тоже не оказалось машин, способных конкурировать с Ferrari. По этой причине Международная федерация автоспорта гонки ста

рой формулы Гран При проводить отказалась, заменив их гонками машин Формулы-2. В соответствии с правилами 1952—1953 годов такие машины должны были иметь одноместные кузова и моторы объемом до 2 литров без нагнетателя. В 1954 году рабочий объем двигателя позволено было увеличить до 2,5 литра.

Энцо Феррари, у которого к тому времени были лучшие машины в классе Гран При, пришлось срочно перенастраивать оборудование для выпуска более компактных и легких автомобилей. Хотя он мог модернизировать для этих целей двигатель V12 конструкции Коломбо, Феррари пошел другим путем и запустил в производство совершенно новый четырех цилиндровый двигатель Лампреди. Поскольку времени было мало, Лампреди решил велосипеда не изобретать и взял за образец четырехцилиндровый мотор конструкции Оффенхаузера, отлично зарекомендовавший себя в гонках «Инди 500». Новый мотор Лампреди поставил на проверенное шасси модели 375, после чего снабдил новый автомобиль сигарообразным корпусом с похожим на разинутую пасть глубоким тоннельным радиатором. Новая Ferrari 500 получилась быстрой, маневренной и надежной в эксплуатации. В состав команды в 1952 году вошли Аскари, Виллорези, Таруффи и Фарина. Последний вернулся в «Скудерию» после того, как Alfa Romeo отказалась от участия в гонках. Фанхио, выигравший в Аргентине четыре из пяти гонок серии «Temporada», приехав в Европу, подписал контракт с фирмой Maserati. В том же году в команду вернулся Нелло Уголино, который стал спортивным менеджером «Скудерии» вместо Джиберти. С его подачи изображение черного вздыбленного жеребца на желтом геральдическом щите появилось на боковых плоскостях кабины Ferrari. Еще до начала сезона гонок Формулы-2 Аскари сделал серьезную заявку на

победу, выиграв три гонки подряд: в Сиракузах, По и Марселе. Однако когда команды собрались в Бремгар-тене, чтобы начать борьбу за Гран При Швейцарии, Аскари в составе «Скудерии» не было. По настоянию Ки-нетти он должен был отправиться в Америку и принять участие н гонках «Инди 500».

Помня о победе, которую в этих соревнованиях одержал на Maserati Уилбур Шоу, Кинетти решил, что Ferrari настала пора зарекомендовать себя на трассе Иидианаполиса. Победа в этих гонках обеспечила бы «Скудерии» отличную рекламу и позволила бы значительно увеличить продажи спортивных машин на североамериканском рынке. У самого Феррари насчет этого турне были свои планы: он хотел сбыть с рук оставшиеся не у дел мощные машины старой формулы Гран При. Его люди продали три такие машины американским автолюбителям, даже не поставив Кинетти в известность. Узнав об этом, Кинетти пришел в ярость, но дело, как говорится, было сделано. Пока происходили все эти торговые операции, Уголини, Лампреди и механик Стефа-но Меацца готовили машину, стараясь приспособить ее к гонкам по овальному треку, имевшему протяженность две с половиной мили. В квалификационных заездах Ferrari Special — так было написано на борту машины, заняла только 25-е место (всего же участников было 33), развив весьма скромную по здешним меркам скорость 134 мили в час. В гонке Аскари постарался извлечь из своей машины максимум и поднялся до восьмого места, но поломка муфты заднего колеса заставила его прекратить борьбу и сойти с трассы. Интересно, что Ferrari, принадлежавшие частным владельцам, даже не сумели пройти квалификацию. Все это наводило на мысль, что лучшие в своем классе европейские машины не в состоянии конкурировать с американскими на скорост-

ном овальном треке Иидианаполиса и ему подобным, поскольку были созданы совсем для других гонок и других трасс. Кстати сказать, это немаловажное обстоятельство было взято на заметку Джоном Купером и Колином Чепменом, которые поставили своей целью побить американцев на их собственной «домашней» трассе в Иидианаполисе.

Вернувшись в Италию, Альберто Аскари, носивший голубой кожаный шлем и такого же цвета свитер, которые, как он считал, приносили ему счастье, стал центральной фигурой гонок и основным претендентом на чемпионский титул в новой формуле Гран При. Тем более что другой претендент — аргентинец Фанхио в конце июня во время тренировок в Монце получил серьезную травму и надолго выбыл из соревнований.

Аскари, пропустивший из-за поездки в Америку первый этап, доминировал в оставшихся шести гонках сезона: в Спа, Монце, Руане, Силверстоуне, на Нюрбургринге и в Зандвоорте. Только в Реймсе, когда судьба чемпионского титула была уже решена, Аскари, ко всеобщему удивлению, проиграл малоизвестному пилоту Жану Вера, управлявшему маленькой Gordini. Но если не считать этой случайной, в общем-то, неудачи, равного Аскари гонщика в тот год на автодромах Европы не было. Ему исполнилось тридцать четыре года, он находился в полном расцвете сил и жил мечтой о настоящем, большом успехе, которого он, если бы не война, наверняка добился бы раньше. Осознавая свои способности и возможности, Аскари тем не менее всякий раз основательно готовился к гонкам. Он, как и Джимми Кларк, великий гонщик следующего поколения, стремился захватить лидерство прямо со старта, и лидировать на протяжении всей дистанции, никому своей позиции не уступая. «Уж если он возглавлял гонку, — писал Ферра

ри, — то отобрать у него лидерство было очень и очень трудно. Я бы даже сказал, почти невозможно. Другое дело, если он оказывался на втором или третьем месте. Тогда его бойцовский дух начинал давать слабину, и он уже не столь отчаянно, как мне бы того хотелось, боролся за победу. Возможно, в такие минуты у него появлялось нечто вроде комплекса неполноценности, который мешал ему показать все, на что он был способен». Феррари тем самым хотел сказать, что Аскари умел выжимать из своей машины все, чтобы добиться максимальной скорости, и в этом ему не было равных. Но вот догнать и обогнать соперника ему удавалось далеко не всегда. Впрочем, этот недостаток в большей или меньшей степени был свойствен всем, кто делал ставку на скорость, забывая при этом, что гонщику необходимо еще и уметь сражаться. Феррари же предпочитал гонщиков, которые боролись за победу до конца, вне зависимости от позиции, которую они занимали на трассе. К этому разряду он причислял Нуволари, Молля и отца своего нынешнего первого пилота Аскари. Возможно, он относился к этим людям с таким уважением потому, что сам этим качеством не обладал, хотя и отдавал себе отчет в том, насколько это важно для настоящего чемпиона.

Нельзя, однако, сказать, чтобы молодой Аскари был и впрямь слишком уж мягок или чересчур подвержен комплексам. Напротив, Феррари, который из-за болезни Дино относился к детям своих знакомых с преувеличенной сентиментальностью, не раз упрекал его за грубость по отношению к сыну и маленькой дочери. «Я балую своих детей, — ответил ему Аскари, — всегда привожу им из своих странствий подарки и делаю все, что в моих силах, чтобы они были счастливы. С другой стороны, я обхожусь с ними достаточно сурово и стараюсь не допускать с их стороны излишнего проявления чувств. Возможно,

однажды я не вернусь с гонок, и то обстоятельство, что я всегда держал их от себя на известном расстоянии, избавит их от лишних страданий».

Благодаря своей плотной комплекции Аскари получил прозвище Ciccio (Тумба). Но полнота не мешала ему одерживать победы, поскольку он регулярно занимался физическими упражнениями. В 1953 году он бросил вызов оправившемуся от травм Фанхио и побил его в гонках в Буэнос-Айресе, Зандвоорте и Спа. Другими словами, Аскари удалось одержать в гонках Гран При девять побед подряд; этот рекорд продержался до тех ггор, пока в «Скудерию Феррари» не пришел Михаэль Шумахер. Цепь непрерывных побед Аскари прервалась лишь с появлением на трассе молодого и малоизвестного английского гонщика. Майк Хоторн родился в Йоркшире, образование получил в Суррее, с младых ногтей участвовал в гонках, в возрасте 23 лет предложил свои услуги Феррари и был зачислен им в состав «Скудерии». Чем-то неуловимым, возможно своими раскованными манерами, он походил на британского летчика-истребителя времен Второй мировой войны — вернее сказать, на тот его расхожий образ, который был создан усилиями английских кинематографистов. Он носил твидовые костюмы от Хэрриса, курил трубку, любил пиво и заглядывался на молоденьких девушек. Казалось, он беззаботно идет по жизни. Поскольку Хоторн носил галстук-бабочку, французы прозвали его Le Papillon — Мотылек. Далеко не все, однако, знали, что у него были больные почки, из-за чего он не служил в армии. Когда выяснилось, что он стал гонщиком, некоторые «желтые» газеты выразили недоумение но этому поводу. Считалось, что если уж у него достаточно сил, чтобы разъезжать по всей Европе и участвовать в соревнованиях, то он достаточно здоров и для того, чтобы служить в армии. При этом

те, кто его знал, никогда в его патриотизме не сомневался. Перед гонками в Англии он купил себе ярко-зеленую ветровку. «Если я не могу водить зеленую машину, — сказал он своему приятелю, — то пусть хоть куртка у меня будет зеленая». На четвертом этапе серии Гран При в Реймсе Хоторн продемонстрировал Стерлингу Моссу, каких отличных перспектив он как гонщик лишился, отказавшись поддерживать отношения со «Скудерией Феррари». В то время как Стерлинг на своем маломощном Cooper Alta безнадежно отстал и ехал где-то в конце пелетона, управлявший Ferrari Хо-торн догнал лидера гонок Фанхио и сражался с ним колесо в колесо.

В гонке в Реймсе, которую местный репортер окрестил «гонкой века», доминировали две команды — Ferrari и Maserati. Нечего и говорить, что в их состав входили лучшие гонщики Европы и мира. За команду Ferrari выступали Аскари, Виллорези, Фарина и Хоторн, а за Maserati — Фанхио, Гонзалес, Феличе Бонетто и еще один аргентинец — Онофре Маримон. Остальным участникам соревнований, которых было 19, в этих гонках ровно ничего не светило, и, по образному выражению местного репортера, они «могли уже начинать паковать вещички».

Первым «выстрелил» Гонзалес. Рванув, как ракета, из третьего ряда стартового ноля, он устремился вперед и возглавил гонку. Поскольку баки у него были заполнены лишь наполовину, Гонзалес сумел оторваться от основной группы; отрыв, правда, был незначительный. Имевшая форму неправильного треугольника трасса в Реймсе поворотами и шиканами не изобиловала, зато была достаточно широка и позволяла машинам идти не цепочкой, а развернутым строем. К концу 24-го крута, то есть почти на середине дистанции, шедшие сплочен

ной фалангой Аскари, Виллорези, Хоторн, Фанхио, Фарина и Маримон на огромной скорости пронеслись мимо боксов; каждый гонщик в этой плотной группе то и дело пытался обойти соперника и вырваться вперед. После того как Гонзалес, единственный из группы лидеров, отправился на дозаправку, Фанхио, Аскари и Хоторн, опередив остальных, начали всерьез бороться за первенство. Первым не выдержал заданного темпа Аскари и немного сбросил скорость. Теперь Хоторн и Фанхио шли бок о бок, временами поглядывая друг на друга и ухмыляясь. Когда они выходили из шпильки «Тиллус» — последней перед финишной прямой, Хоторн чуть прибавил и вырвался вперед. И тут на Фанхио навалился Гонзалес, который после пит-стопа устремился вдогонку за лидерами и нагнал их за какие-нибудь сто метров до финишной черты. Фанхио, заканчивая гонку, пережил несколько неприятных секунд. В результате Хоторн занял первое место, Фанхио — второе, а Гонзалес — третье. Когда эти удивительные гонки завершились, публика в едином порыве поднялась на ноги и одарила победителей шквалом аплодисментов.

Что бы там ни думал молодой Хоторн по поводу своей весьма эффектной победы, Аскари мигом избавил его и от звездной болезни, и от мыслей о возможном чемпионстве. Он пришел первым в Силверстоуне, а потом — на Гран При Швейцарии. Чтобы стать чемпионом, ему было достаточно занять в этих гонках третье место. Аскари, однако, проигнорировал отчаянные сигналы Уголино, призывавшие его к спокойствию, рванул вперед и, обойдя Хоторна, а потом и Фарину, пересек финишную черту первым. Позже он сказал, что не заметил сигналов Уголино из-за яркого солнца. На последнем этапе сезона в Монце Аскари, будучи уже чемпионом, лидировал от старта и только на последнем круге

уступил Фанхио, управлявшему Maserati. Интересно, что это была первая победа машин марки Maserati за два сезона гонок Гран При так называемой Формулы-2. Феррари получил от организаторов соревнований приз в один миллион лир за то, что выставил в гонку абсолютно новые машины, предназначенные для следующего сезона. Две новые машины, которые Феррари предложил вниманию публики в конце сезона 1953 года, обладали более низким, чем Ferrari 500, силуэтом и значительно более развитой носовой частью. Аскари испытал одну из них на тренировках, но его результат был на две секунды хуже, чем на стандартной модели 500.

Сезон 1953 года был интересен еще и тем, что в тысячемильных гонках «Mille Miglia» принимал участие клиент Феррари знаменитый режиссер Роберто Россе-лини. Он управлял Ferrari Barchetta Touring с рабочим объемом двигателя 3 литра. Рядом с ним в кабине сидел его приятель Альдо Тонти, который всю дорогу стрекотал кинокамерой, снимая машины, гонки и виды природы. Добравшись до Рима за семь с половиной часов (профессионал проходил эту дистанцию в среднем за пять с половиной часов), Россели ни подрулил к контрольному пункту, вылез из машины и, заключив в объятия поджидавшую его там Ингрид Бергман, пробормотал: «Что-то мне не хочется дальше ехать. Пойдем-ка лучше домой...» Гонки «Mille Miglia» во второй раз выиграл Джаннино Марцотто, управлявший Ferrari Spider Vignale. Второе место занял Фанхио, выступавший на Alfa Romeo.

В шесть тридцать утра 11 августа 1953 года, через три месяца после ухода из гонок, скончался Тацио Нуволари. Ему был шестьдесят один год. Последние несколько дней он провел в комнате своего покойного сына Джорджо — среди принадлежавших мальчику моделей

автомобилей и самолетов, а также альбомов с фотографиями, на которых были запечатлены наиболее знаменательные моменты гонок с его, Нуволари, участием. «Похороните меня в костюме гонщика», — попросил Тацио перед смертью, и его положили в гроб в желтой рубашке с вышитым на груди изображением черепахи, голубом шлеме и голубых брюках. После заупокойной службы, состоявшейся в базилике XIV века Сант-Анд-реа, гроб с телом Летучего Мантуанца был перенесен на муниципальное кладбище города Мантуя и установлен в мраморном мавзолее, окруженном травой и деревьями. На украшавшей вход каменной арке были выбиты слова святого Павла, которые использовал в своей надгробной речи местный священник: «Ты будешь мчаться еще быстрей по небесным путям».

«Это был одинокий человек, — писал Феррари, — которого жестокая судьба лишила всех, кого он любил. Но он тем не менее знал земные радости, и у него было много поклонников. Он, как никто, понимал толпу и умел воздействовать на ее сознание; в результате на свет появилась народная легенда, именовавшаяся «Жизнь и удивительные приключения гонщика Тацио Нуволари» .

Отношения между Феррари и Нуволари никогда не были простыми, но их сближала одинаковая тяга к гонкам, которые стали смыслом их жизни. Они оба считали, что гонки — это грандиозное действо, составными элементами которого являются страсть, мужество, мастерство и вечное стремление к победе.

В конце 1954 года появились слухи, что Феррари якобы решил уйти из гонок. Поговаривали, что Феррари устал от дел, а болезнь сына окончательно его доконала. На традиционном банкете, который устраивался в кон

це сезона, Энцо прояснил ситуацию, заявив, что в 1954 году «Скудерия Феррари» участвовать в гонках будет, но... лишь в наиболее значительных соревнованиях. Это был протест, направленный против правительства и крупной итальянской промышленности, которые, несмотря на значительные успехи «Скудерии» в деле пропаганды достижений Италии в области автоспорта и спортивного автомобилестроения, никакой помощи ей до сих пор не оказывали. Между тем фирма Mercedes, которую, как и прежде, поддерживало германское государство, объявила о своем намерении вернуться в гонки Гран При, или, как их стали теперь называть, гонки Формулы-1. Феррари отлично помнил, что произошло в 30-х годах, когда Mercedes, опиравшийся на всю мощь германской промышленности, сумел почти полностью уничтожить конкуренцию со стороны маленьких итальянских фирм-производителей вроде его собственной.

29 декабря в итальянских газетах появилась фотография Энцо Феррари в компании с Альберто Аскари, заявившем о своем намерении в третий раз выиграть чемпионский титул. Это было связано с тем, что срок старого контракта Аскари со «Скудерией» истекал и Феррари готовился предложить ему новый. Как рассказывал потом Аскари, Феррари в своем офисе положил перед ним текст нового договора и предложил немедленно его подписать. Аскари ответил, что получил уже несколько выгодных предложений, которые ему необходимо обдумать. Феррари, однако, продолжал настаивать на немедленном ответе; они расстались, так и не придя ни к какому соглашению. «Я вернулся в Милан с тяжелым сердцем, — писал Аскари. — Мне казалось, я достаточно жертвовал собой ради процветания «Скудерии», чтобы обеспечить себе более доброжелательное отношение со стороны ее руководства». Оказавшись в

Милане, Аскари позвонил Виллорези и предложил ему обсудить другие предложения. Виллорези долго уговаривать не пришлось: они с Феррари никогда не испытывали по отношению друг к другу особенно теплых чувств. На следующее утро гонщики выехали в Турин, где предложили свои услуги Джанни Лянча. Лянча стал подумывать об организации команды Формулы-1 еще в 1953 году, и теперь его рабочие и служащие трудились над доводкой машины этого класса, которую разработал и построил инженер Витторио Яно. Машина обладала низким силуэтом, мощным восьмицилиндровым двигателем V8 и разнесенными топливными баками новой конструкции. Они подвешивались на специальных кронштейнах по сторонам корпуса между передними и задними колесами. Центр тяжести, таким образом, смещался вниз и к центру машины, что должно было, по мнению ее создателей, обеспечить ей лучшую маневренность. Прослышав о поездке чемпиона в Турин, Феррари издал коммюнике, где говорилось о прекращении всяческих отношений между «Скудерией» и Аскари. Через две недели Аскари и Виллорези подписали договор с Джанни Лянча. 12 марта 1954 года на обложке английского журнала Autosport появилась фотография Аскари, сидевшего за рулем новой Lancia D50, которую он обкатывал на поле туринского аэропорта Казелле. В мае, когда с Аскари было наконец снято обвинение в непредумышленном убийстве, он принял участие в «Mille Migla», управляя спортивной Lancia D24. Эту гонку он выиграл, хотя но пути у него сломалась возвратная пружина педали газа и он, чтобы устранить этот дефект, вынужден был воспользоваться резиновой лентой.

В Маранелло после ухода лучших гонщиков «Скудерии» царило уныние. Феррари, обдумав сложившуюся ситуацию, решил сделать ставку на новую технику и

предоставил своему главному инженеру Лампреди полную свободу действий. Последний сразу же предложил на рассмотрение своего шефа весьма экстравагантную идею. В частности, он высказал предположение, что если четырехцилиндровые двигатели с объемом 2,5 литра оказались лучше 12-цилиндровых, то, возможно, двухцилиндровые двигатели с аналогичным объемом окажутся лучше четырехцилиндровых. Стремясь претворить эту идею в жизнь, он построил несколько прототипов, но результаты его экспериментов оказались весьма удручающими. Тогда он спроектировал новый четырехцилиндровый двигатель для гоночных машин и рядный шестицилиндровый мотор — для спортивных. Но у Lancia к тому времени были уже готовы двигатели типа V8, а у Mercedes — рядные восьмицилиндровые. Компания Maserati занялась разработкой рядных 6-цилиндровых моторов, а Bugatti и Gordini вернулись к восьмицилиндровым. Но у машин Ferrari образца 1954 года главную проблему представляли не двигатели, а шасси, к которым Энцо всегда относился с известным пренебрежением.

Когда начался новый сезон гонок Гран При, неожиданно выяснилось, что команды не успели к нему как следует подготовиться. В Буэнос-Айресе руководство Mercedes предложило своему новому пилоту Фанхио ездить на Maserati — до тех пор, пока не будет готов Mercedes с 8-цилиндровым двигателем. Lancia D50 также не прошла всех необходимых испытаний. Не были готовы и новые Ferrari. По этой причине Лампреди был вынужден установить новый мотор на шасси прошлогодней модели. Модернизированные таким образом автомобили получили наименование «модель 625s» и поступили в распоряжение гонщиков команды — Гонзалеса, Фарины, Хоторна и Мориса Тринтиньяна — виноторговца из Прованса.

На только что выстроенном автодроме Буэнос-Айреса Фанхио продемонстрировал великолепные скоростные качества новой гоночной Maserati 250F, которую сконструировал Коломбо. Эта машина полностью соответствовала бытовавшей у гонщиков пословице: «Если автомобиль хорошо выглядит, значит, хорошо и ездит». У 250F было все, что делает гоночную машину подлинным шедевром спортивного автомобилестроения, — низкий силуэт, обтекаемой формы корпус, классический двигатель и отличная подвеска. Фанхио лидировал «от флага до флага» и опередил занявшего второе место Фарину больше чем на минуту. Третьим пришел Гонзалес, а четвертым — Морис Тринтиньян. Расстроенный Феррари подал в судейскую коллегию официальный протест, утверждая, что вокруг машины Фанхио на пит-стопах «вертелось слишком много механиков», но судьи, среди которых преобладали аргентинцы, не приняли его протест во внимание.

Когда на гонках в Спа появилась новая Ferrari 553, оказалось, что она и выглядит, и ездит не самым лучшим образом. Эту машину из-за непривычной формы кузова сразу же окрестили Squalo — «Акула». Этой рыбине явно не хватало зубов. Фарина, к примеру, сразу же возненавидел «Сквало» из-за того, что она, на его взгляд, неважно слушалась руля. Кроме того, форсированный двигатель машины нуждался в постоянной регулировке. Другие пилоты испытали немалое облегчение, когда им предложили устаревшие 625s, которые, хотя и не отличались выдающимися скоростными характеристиками, были, по крайней мере, прочны и .надежны.

На третьем этапе сезона в Реймсе Фанхио и его напарник Карл Клинг и Ганс Герман выступали на новых Mercedes с низким силуэтом и 8-цилиндровыми двигателями. Немецкая команда уверенно заняла первое и

второе места (Фанхио и Клин г), продемонстрировав подавляющее преимущество Mercedes над Ferrari. Однако Гран При Великобритании в Силверстоуне выиграл Гонзалес, управлявший моделью 625s. Он вовремя подметил, что Фанхио из-за закрывавших колеса обтекателей не всегда хорошо видит дорогу — особенно в поворотах, и воспользовался этим. На той же 625s Гонзалес занял второе место на Нюрбургринге и в Бремгартене. Аскари — по причине того, что Lancia D50 так и не вышла с завода, вынужден был ездить на Ferrari; в Бремгартене он некоторое время возглавлял гонку, но потом из-за поломки клапана сошел с трассы. Последнюю гонку сезона, Гран При Испании, выиграл Хоторн, впервые похваливший после этого свою «Сквало» («Ничего себе машинка», — отметил он). Расчувствовавшийся до слез Уголини расцеловал его в обе щеки. Одним из важнейших событий на гонках в Барселоне стало также появление долгожданной Lancia D50. Аскари, жаждавший опробовать машину в настоящем деле, уже в самом начале гонок обошел Фанхио, захватил лидерство и устремился вперед, с каждым крутом увеличивая отрыв от основной группы на две секунды. Увы, на третьем круге машина сломалась, и он выбыл из гонок; D50 его приятеля Виллорези вышла из строя уже после первого круга. Аскари взял реванш в «Mille Miglia», управляя Lancia D24, но в гонке «24 часа Ле-Мана» победу одержал Гонзалес, управлявший вместе с Тринтиньяном спортивной Ferrari с рабочим объемом двигателя 4,9 литра. Гонки в Ле-Мане проходили в ужасных условиях: лил проливной дождь, сопровождавшийся ослепительными вспышками молнии и грозными раскатами грома. Главную конкуренцию большой Ferrari Гонзалеса и Тринтиньяна составил Jaguar D Type Данкана Хэмилто

на, который пришел к финишу меньше чем через минуту после победителей и занял второе место.

Из-за постоянно усиливавшейся конкуренции гонки сезона 1955 года обещали стать для «Скудерии» еще более серьезным испытанием, чем прошлогодние. Всякому было ясно, что за зиму Lancia D50 основательно усовершенствуют и она примет участие в гонках с самого начала сезона. Кроме того, переход талантливого Стерлинга Мосса в Mercedes должен был еще больше усилить эту и без того очень сильную команду. Между тем Лампреди не мог предложить «Скудерии» ничего лучше модернизированных 625-х и «Сквало». С гонщиками дело тоже обстояло отнюдь не блестяще: Гонзалес уехал в Аргентину, а Хоторн, желая помочь семье, у которой были гаражи и автомастерские в Суррее, подписал договор с Тони Вандервеллом и вошел в состав новой английской команды Vanwall. В «Скудерии», таким образом, остались только Фарина и Таруффи, которым исполнилось по сорок восемь лет, да тридцативосьмилетний Морис Тринтиньян. Все они были неплохими гонщиками, но, как говорится, звезд с неба не хватали. Новичок команды — выходец из франко-американской семьи Харри Шелл, хотя и пользовался популярностью у болельщиков по обе стороны океана, чемпионскими качествами тоже отнюдь не обладал, и руководство «Скудерии» особых надежд на него не возлагало. Тем не менее, после того как Фанхио выиграл Гран При Аргентины, когда стояла такая жара, что в экипажах Ferrari, шедших на втором и третьем местах, пошли на ротацию, использовав третьего резервного гонщика, на первом европейском этапе произошло нечто подобное чуду. Маленький Морис Тринтиньян, стартовавший с четвертого ряда стартового поля, неожиданно вырвался вперед и, пройдя без единой ошибки сложнейшую трассу в Монте-

Карло, выиграл Кубок принца Рсньс. Морис ездил на старой 625-й. Mercedes Фанхио и Мосса, шедшие на первом и втором местах, один за другим вышли из строя. У Альберто Аскари, который возглавил гонку, когда до финиша оставалось 20 кругов, неожиданно заблокировало тормоза, и он, вылетев с трассы, свалился вместе со своей Lancia D50 в бухту. Едва не протаранив своим болидом чью-то яхту, Аскари камнем пошел на дно и, если бы не стоявшие наготове водолазы, вытащившие его из кабины, наверняка бы утонул. «Ну и везет же нашему боссу, — сказал Тринтиньян после гонок Уголино. — А может, он просто колдун? Взял да и заколдовал эти Mercedes и Lancia — ты как думаешь?»

О том, какие проблемы были у машин марки Ferrari, публика узнала во всей полноте, когда технический директор «Скудерии» Мино Аморотти вызвал на замену Таруффи, который в отчаянии бросил руль и удалился в боксы, запасного гонщика команды бельгийского журналиста Поля Фрера. «Этой машиной (Ferrari Squalo) на извилистых улицах города почти невозможно было управлять, — писал Фрер. — Вместо того чтобы вписываться в поворот, она норовила пойти прямо. Но когда я предложил Аморотти в целях улучшения маневренности снять передний стабилизатор, тот наотрез отказался это делать: боялся, что, если что-нибудь случится, ему придется отвечать перед боссом» .

Торжество, которое испытала команда после победы Тринтиньяна, было омрачено известием о гибели Альберто Аскари. После того как его выловили из залива, Аскари уехал в Милан, где местная организация ныряльщиков торжественно приняла его в свои ряды и презентовала ему «фирменный» спасательный жилет. В среду он посетил местного дилера фирмы Lancia, а йотом разговаривал по телефону с Кастеллотти, который

пригласил его посмотреть, как будут проходить испытательные заезды новой спортивной Ferrari 750S. Аскари согласился и на следующий день оправился в Монцу, где должны были состояться испытания. Стояла отличная весенняя погода, и Аскари, пообедав с друзьями в ближайшем ресторанчике, принял предложение Кас-теллотти сесть за руль и сделать на новой машине несколько кругов. Поскольку ни шлема, ни очков у него не было, Аскари решил воспользоваться шлемом и очками Кастеллотти, что вызвало у приятелей Альберто, знавших его как человека чрезвычайно суеверного, известное удивление. Но как бы то ни было, надев чужие очки и шлем, Аскари выехал на трассу. Надо сказать, что он не сидел за рулем Ferrari вот уже несколько месяцев и никогда не ездил на шинах Engelbert. Ferrari 750 Monza считалась довольно сложной в управлении и не прощала пилоту ни малейших ошибок. Сначала Аскари сделал два медленных круга, а потом стал постепенно увеличивать скорость. Когда он добрался до скоростного поворота «Виалоне», его машина неожиданно потеряла управление, выскочила за пределы трассы и перевернулась. Аскари выбросило из кабины; он перелетел через окружавшую трассу живую изгородь и рухнул на землю. Карета «Скорой помощи» повезла его в госпиталь, но он умер по дороге, не приходя в сознание.

Авторитетная комиссия так и не сумела прийти к однозначному выводу, почему произошла катастрофа. Феррари считал, что Аскари внезапно потерял сознание из-за недолеченной травмы, полученной в Монако. Существовала и другая теория, в соответствии с которой один из рабочих, полагая, что после обеда гонщики будут отдыхать, решил пересечь трассу именно в этом месте; Аскари, увидев его, ударил по тормозам, да так сильно, что его машину вынесло с трассы. «Все, что чле

ны комиссии обнаружили на асфальте, — это ярко выраженный тормозной след, — писал позже Феррари. — Все выглядело таким образом, будто гонщик, обнаружив перед собой какой-то предмет, нажал на тормоза, пытаясь избежать столкновения». На похоронах Аскари, состоявшихся на миланском кладбище Сан-Карло-аль-Корсо, принимали участие десятки тысяч людей. Альберто был похоронен в фамильном склепе рядом со своим отцом. Энцо Феррари послал вдове письмо с выражением соболезнования. Миетта Аскари написала ему следующее: «Я никак не могу поверить в его смерть. Все вокруг как всегда; кажется, что сию мину!у распахнется дверь, он войдет в дом и жизнь потечет в соответствии с заведенным порядком».

Джанни Лянча связался с Майком Хоторном, у которого в команде Vanwall не все складывалось удачно, и предложил ему перейти в свою команду на освободившееся место Аскари. Но перестановки не помогли. Смерть Аскари подкосила команду, а последовавший в скором времени финансовый кризис заставил Lancia уйти из гонок. Обанкротившееся предприятие приобрел крупный фабрикант цемента, который интереса к гонкам Формулы-1 не проявлял и вкладывать деньги в гоночную команду не собирался.

Положение «Скудерии Феррари» было немногим лучше, чем у Lancia. Энцо, имевший далеко не лучшие машины, не самых выдающихся гонщиков и никакой перспективы на 1954 год, оставалось или уйти из гонок, или взывать о помощи. Он выбрал последнее и обратился за поддержкой к профессору Витторио Валетте — председателю правления концерна Fiat, и к внуку основателя концерна и его нынешнему вице-президенту Джанни Аньелли, который также был его, Феррари, клиентом. Несколько лет назад молодой Аньелли купил

у Энцо модель 166 «Баркетта», выкрашегагую в два цвета: темно-синий и темно-зеленый; в 1952 году он попал в аварию и получил несколько переломов, что, однако, никак на его склонность к автомобилям и автоспорту не повлияло. Аньелли и Валетта увидели в сотрудничестве с небольшим, но очень популярным в мире гонок предприятием неплохие для себя перспективы. Случилось странное: концерн, главный инженер которого тридцать лет назад отверг услуги Энцо и выгнал его на улицу, на этот раз протянул ему руку помощи. Руководство Fiat решило выкупить у завладевшего фирмой Lancia цементного «короля» все, что принадлежало гоночной команде этой фирмы — оборудование, машины, станки, запасные части, — и передать «Скудерии Феррари». В скором времени в Маранелло прибыли пять сверкающих новеньких Lancia D50; вместе с ними приехали гонщики и инженеры фирмы: Майк Хоторн, Эудженио Кастелотти, Витторио Яно и старый приятель Феррари Луиджи Бацци. Все это было просто как дар небес и позволило Феррари выбраться из трудного положения, в котором он оказался.

Оставшуюся часть сезона Энцо обдумывал важнейший вопрос: как, воспользовавшись наследством «конюшни» Lancia, лучше обустроить «Скудерию Феррари». Пока он занимался реорганизацией производства и экспериментального цеха, в гонках доминировали выступавшие за Mercedes Мосс и Фанхио. Последний в 1954 году завоевал третий чемпионский титул. Но случившаяся в Ле-Мане трагедия придала успехам фирм и гонщиков горький привкус утраты. В субботу вечером Пьер Буйон, 49-летний торговец автомобилями из Парижа, выступавший в гонках под псевдонимом Пьер Ле-вег, заезжая на повышенной скорости в боксы, протаранил Austin Healey, принадлежавший Лэнсу Маклину.

От удара Mercedes француза отбросило в сторону; он пробил земляное ограждение, врезался в толпу и взорвался. Буйон погиб, а вместе с ним — восемьдесят два ни в чем не повинных зрителя. После этого кошмарного случая автомобильные гонки оказались перед судом народов и правительств. Ватикан сурово осудил этот вид спорта, а Швейцария на вечные времена запретила проводить гонки на своей территории. Компания Mercedes провела по этому поводу в Штутгарте срочное совещание и решила по окончании сезона больше ни в каких гонках не участвовать. Трижды чемпиону мира Хуану Мануэлю Фанхио пришлось подыскивать себе новое место работы.

Глава седьмая

В восемнадцать лет Франсуаза Саган написала свое первое крупное произведение «Здравствуй, грусть». Когда этот несколько скандальный роман получил статус между народного бестселлера и к юной писательнице потекли денежки, она первым делом купила себе шубу из меха леопарда и Jaguar XK 120. Ездила Франсуаза очень быстро, поэтому ничего удивительного не было в том, что в скором времени она попала в аварию и оказалась в госпитале. Машина была разбита, и ее пришлось продать на металлолом. Авария, впрочем, никак не повлияла на страсть Франсуазы к скоростным автомобилям, и она, едва успев выйти из госпиталя, отправилась в Маранелло. Феррари, осведомившись у Франсуазы о цели приезда, сообщил ей, что в данный момент такой, как ей хочется, двухместной спортивной машины с поднимающимся верхом у него на фабрике нет. Франсуаза, однако, основательно его заинтриговала, и он продол-

жил с ней разговор. Сказал, в частности, что Jaguar тяжеловат в управлении — особенно для такой молоденькой девушки, а затем поинтересовался, откуда у столь юной особы такое глубокое знание жизни.

«Да что вы, месье, — последовал ответ. — Это всего лишь мои фантазии» .

Поболтав с Феррари еще немного, Саган попросила у него разрешения проехаться на одной из его машин — на любой, какая только есть. Феррари кивнул, и Франсуаза помчалась во двор фабрики, где стояли автомобили. Вернулась она в полном восторге.

«Мсье Феррари, — воскликнула она. — У вас лучшие в мире машины!»

«Мадемуазель, — ответил Феррари. — Вы слишком щедры в оценках. Надеюсь, это не очередная ваша фантазия ?»

Саган любила скорость. «Когда мчишься как ветер, — писала она, — и деревья на обочине дороги в твоих глазах сливаются в один бесконечный сплошной забор, забываешь обо всем на свете, даже о душевной боли, которая прежде казалась тебе непереносимой. По мне, тот, кто не любит скорости, не любит и саму жизнь. Возможно, такой человек вообще никого и ничто не любит»".

Интересно, что машины Ferrari и та скорость, с какой они пожирали мили, вызывали подобные сильные эмоции даже у не столь экзальтированных, как мадемуазель Саган, людей. Как-то незаметно слова «Ferrari» и «скорость» переплелись и стали синонимами. Впрочем, это слово, даже, можно сказать, понятие, означало не только скорость, но, к примеру, еще и смерть от этой самой скорости во цвете лет. Так что слава Феррари была ко всему прочему окружена неким мистическим, сумрачным ореолом, что еще больше привлекало к нему

сердца романтиков и любивших риск прожигателей жизни. Поэтому неудивительно, что широкая публика знала Энцо Феррари лучше других производи гелей скоростных автомобилей, хотя он редко бывал на гонках — да и вообще в публичных местах. Тот факт, что он, сидя у себя в офисе, посылал на смерть современных гладиаторов в машинах цвета крови, сообщал его образу еще больше силы и харизмы.

Феррари встречал сезон 1956 года, имея наготове эскадрон новых Lancia D50 с намалеванными по бокам вздыбленными жеребцами на желтых геральдических щитах. Впрочем, некоторое право изображать своих черных коней на этих машинах у него все-таки было: как-никак, автомобили фирмы Lancia прошли у него на фабрике полную модернизацию. Энцо даже топливные баки велел на них переставить — в более привычное место, в корму. Инженер Лампреди из-за того, что его Squalo и ее модификации себя не оправдали, чувствовал себя в «Скудерии» не у дел и скоро перешел на работу в концерн Fiat. Когда с машинами все более-менее определилось, Феррари занялся подбором кадров — правда, уже без Нелло Уголини, который в глазах Энцо совершил непростительный акт предательства — перешел от него к графу Омару Орси, главному акционеру фирмы Maserati, предложившему ему вдвое больший, чем у Феррари, оклад. Уголини пересек Виа Эмилиа, скрылся за воротами фабрики Maserati и больше в «Скудерии» не появлялся.

От прежнего состава гонщиков фирмы Lancia у Феррари остался Кастелотти. Второй гонщик Lancia Хоторн выразил желание участвовать в гонках на большие расстояния на автомобилях марки Jaguar, чего Феррари позволить ему не мог. На том и расстались. Хоторна заменил другой молодой англичанин — Питер

Коллинз из Киддерминстера. Ему было двадцать три года, и он, кроме успехов в гонках Формулы-3, где машины были снабжены мотоциклетными моторами, пока ничем похвастать не мог. Впрочем, гонщиком он считался перспективным и, кстати сказать, дружил с Моссом и Хоторном. Эту троицу английские газетчики и болельщики окрестили «надеждой английского автоспорта». Коллинз был очень хорош собой и собирался вступить в брак с голливудской актрисой.

Кроме Коллинза, в команду Феррари вступил тридцатилетний Луиджи Муссо, выходец из семьи римских дипломатов; до перехода в «Скудерию Феррари» он выступал за команду Maserati. Северянин Кастелотти и южанин Муссо отличались друг от друга буквально во всем. К примеру, подруга Кастелотти была стройной блондинкой, а девушка Муссо — пухлой брюнеткой. Кастелотти был маленького роста, вечно по этому поводу переживал и был нервным и немного застенчивым субъектом. Делия Скала, его подруга, утверждала, что он терпеть не мог шумных сборищ, а также какого бы то ни было паблисити. «Он был единственным сыном в семье, — вспоминала Делия, — и его мама, провожая его на гонки, всякий раз говорила: «Только не очень гони машину, ладно?» В отличие от Кастелотти, Муссо был высок, излишней застенчивостью не отличался и фанатично болел за футбольный клуб «Рома». «У него были лицо и душа ребенка, — говорила подруга Муссо Фьям-ма Брески, — и жизнь была для него непрекращающейся игрой».

Третьим новичком в команде Феррари был дон Аль-фонсо де Кабеза-Вака, семнадцатый маркиз де Портаго, или, коротко, Фон де Портаго. Ему было двадцать семь лет; он родился в Лондоне и до того, как увлекся гонками, занимался фехтованием и даже стал чемпионом

Олимпийских игр. Теперь его мечтой было пробиться в элиту мирового автоспорта. Де Портаго знал множество языков, отлично ездил верхом, курил сигареты, вложенные в длинный янтарный мундштук, и обладал манерами плейбоя, каковым, по существу, и являлся. Хотя на свою внешность он совершенно не обращал внимания и ходил в потертых пиджаках и мешковатых брюках, девушки были от него без ума. «В принципе, это был настоящий джентльмен, — писал о нем Феррари, — и очень интересный мужчина, хотя, на мой вкус, он недостаточно регулярно стригся и брился».

Кроме упомянутых выше гонщиков первой линии, у «Скудерии» были и запасные нилоты — француз Трин-тиньян и бельгийский гонщик-любитель Оливье Жен-дебьен — культурный и обходительный человек, который отлично разбирался в спортивных машинах. Однако величайшей звездой «Скудерии Феррари» стал Хуан Мануэль Фанхио — гонщик, которого Феррари менее всего ожидал увидеть у дверей своей приемной. Между тем у чемпиона мира и Европы Фанхио дела складывались далеко не лучшим образом. В Аргентине пало правительства президента Нерона, с семейством которого он был очень дружен и щедротами которого жил; по этой причине он решил, как в прежние времена, попытать счастья в Старом свете. Хотя Феррари недолюбливал Фанхио — к примеру, за то, что тот имел привычку присылать на переговоры своего агента, а Феррари предпочитал беседовать с гонщиком с глазу на глаз, очень скоро выяснилось, что они нуждаются друг в друге. Фанхио считался лучшим в мире пилотом Формулы-1, и его переход в «Скудерию» обеспечивал ей преимущество над другими командами. С другой стороны, после того как у Фанхио закончился контракт с Mercedes, лучше машины, чем модернизированная уси

лиями рабочих и инженеров «Скудерии» Lancia D50, ему было не найти. В своих воспоминаниях Феррари с некоторой долей пренебрежения замечал, что согласился на условия Фанхио только для того, чтобы с ним не торговаться, «не слышать его противный, визгливый голос». На самом же деле владелец «Скудерии» считал Фанхио ценнейшим приобретением своей фирмы, который один стоил всех остальных его гонщиков.

Фанхио приехал в Маранелло со своей спутницей доньей Андреиной по прозвищу Веба, которая сопровождала Фанхио во всех его странствиях по Европе. Сначала он представлял ее всем как свою жену, но позже признал, что они не женаты. Фьямма Брески говорила о ней, что это была «истинная примадонна — и в заправочных боксах, и на светской вечеринке». Феррари же считал ее сплетницей, вечно собирающей и передающей всевозможные вздорные слухи, далеко не все из которых были безобидными; кое-какие могли даже стать причиной серьезных скандалов. Вообще Феррари в силу присущего ему консерватизма делил жен и подруг гонщиков на две категории: «хороших» — сидевших дома и дожидавшихся возвращения мужа или следивших с трибун за его успехами, и «дурных» — вечно крутившихся вокруг машин, боксов, гонщиков и механиков и мешавших им делать дело.

Для «Скудерии Феррари» сезон 1956 года обернулся затянувшимся конфликтом между Феррари и Фанхио и был чреват множеством крупных и мелких склок, когда эти двое и их сторонники со страстью, достойной лучшего применения, обвиняли друг друга в лицемерии, клевете, лжи, обмане и предательстве. Все началось с того, что Феррари, по обыкновению, отказался назвать первого пилота своей команды. Такого рода политика, практиковавшаяся Энцо на протяжении десятилетий,

вызвала у Фанхио вспышку ярости: уж он-то в значимости собственной персоны не сомневался. «В начале сезона трудно сказать что-либо определенное, — писал Феррари в оправдание своей философии. — По мне, гонщик номер один тот, кто одерживает победы» . Однако, несмотря на конфликты, чемпионат получился очень интересным и, кстати сказать, сложился для «Скудерии» удачно. В Аргентине Фанхио, пересев из своей заглохшей машины в машину Муссо, обошел одну за другой все Maserati и поднялся на верхнюю ступень подиума. В те дни гонщикам дозволялось правилами пересаживаться во время соревнований в машины напарников. Если в этом случае гонщик одерживал победу, победные очки делились между напарниками поровну. Стирлинг Мосс, возглавивший команду Maserati, взял реванш в Монако. Фанхио, у которого были проблемы с подвеской, поменявшись машинами с Коллинзом, устремился вдогонку за Моссом и пересек финиш вторым. Потом Коллинз выиграл гонку Тарга-Флорио, а Кастелотти — «Mille Miglia». В Спа Коллинз опять пришел первым — после того как у безусловного лидера гонки Фанхио полетела трансмиссия. Во Франции Коллинз снова поднялся на верхнюю ступеньку подиума; Фанхио же из-за протечки бензопровода занял только третье место. После гонок в Спа Феррари выразил свое «особенное удовольствие» Коллинзу — «ладному парню с красивым открытым лицом». Кроме того, он сердечно поблагодарил и других молодых гонщиков, которые, в отличие от Фанхио, были благодарны ему только за то, что он позволил им защищать цвета «Скудерии Феррари».

Но накануне Гран При Франции 30 июня 1956 года умер Дино Феррари, после чего жизнь Энцо Феррари совершенно переменилась.

РИЧАРД ВИЛЬЯМС
«ЭНЦО ФЕРРАРИ»

Дино было 24 года. Когда он из-за болезни не смог посещать занятия в Болонском университете, то перебрался в Маранелло и стал работать в конструкторском бюро компании, помогая другим инженерам. Жил он на втором этаже старой фермы Кавани, где располагался ресторан «Каваллино», — то есть через дорогу от фабрики. Отец подарил ему маленькую спортивную машину с рабочим объемом двигателя 2 литра, на которой он изредка делал несколько кругов по автодрому в Модене. Почти каждое утро Дино проводил в мастерских Серд-жио Скальегги на Виале Монте-Косика в Модене, где наблюдал за процессом изготовления заказанных Феррари кузовов. У Дино была невеста по имени Инесс. Как-то раз братья Марцотто, отправляясь в Ле-Ман, взяли молодую пару с собой. Потом, когда Дино уже не мог подниматься с постели, к нему захаживал Питер Коллинз, чтобы пересказать содержание -того или иного нового фильма. Феррари очень ценил эти знаки внимания, которые Коллинз оказывал его сыну, и никогда об этом не забывал. А еще он никогда не терял надежду — пусть даже она противоречила здравому смыслу. «До последнего момента я был убежден, что здоровье сына можно еще восстановить — словно какой-нибудь поломанный двигатель или машину, — писал он много лет спустя. — Отцам ведь так свойственно обманываться». Они с Лаурой и впрямь делали все, чтобы помочь Дино: уделяли ему максимум внимания и обеспечили постоянный уход со стороны врачей и сиделок. Энцо даже завел специальную тетрадь, где записывал, что и сколько съел в тот или иной день Дино, и вычерчивал своеобразные графики его аппетита. «Я делал это до тех пор, — вспоминал Феррари, — пока не осознал, что все это бесполезно. Тогда я взял ручку и написал: «Игра проиграна».

Дино похоронили на кладбище Сан-Катальдо в вы

строенном Феррари новом фамильном склепе, куда был перенесен прах его деда и где было подготовлено место не только для Дино, но и для самого Энцо Феррари — как, впрочем, и для всех его ближайших родственников. На следующий год, когда из ворот фабрики Маранелло выехала новая машина Формулы-2 с двигателем V6 с рабочим объемом 1,5 литра, Феррари назвал ее «Дино», заявив прессе, что его сын трудился над этим проектом вместе с другими инженерами. Новая машина и двигатель V6, носившие имя Дино, стали первыми из серии мемориалов, посвященных памяти Дино Феррари. Среди них были новая техническая школа, выстроенная в центре Маранелло, улица имени Дино Феррари в городе Модене, а также названный в честь Энцо и Дино Феррари автодром в Имоле. Как-то раз Феррари сказал, что, когда мужчина говорит женщине: «Я люблю тебя», он подразумевает: «Я хочу тебя», ну а коли так, то единственной настоящей любовью мужчины может быть только любовь к сыну.

Траур трауром, но гонки сезона 1956 года шли своим чередом. Нелюбимый Феррари Фанхио выиграл Гран При в Силверстоуне, а потом на Нюрбургринге. Когда команды съехались на последнюю гонку в Монцу, очки распределялись таким образом, что чемпионом могли стать и Фанхио, и Коллинз, и Мосс. На стартовом поле в Монце, готовясь к бескомпромиссной борьбе, выстроились целых пять машин команды Феррари, пилотируемые Фанхио, Кастелотти, Муссо, Коллинзом и де Портаго. Фанхио, чтобы стать чемпионом, достаточно было занять третье место, но он знал, что итальянцы будут лезть вон из кожи, чтобы показать себя на главном автодроме Италии наилучшим образом. Между тем покрытие трассы оставляло желать лучшего, а стоявшие на машинах шины Engelbert повышенной износоустойчиво

стью не отличались. Не желая, чтобы ему мешали добыть чемпионский титул, Фанхио решил пойти на хитрость. Перед началом гонок он вступил в переговоры с Кастелотти и Муссо, пообещав привести их к финишу при условии, что они большую часть гонок будут вести себя смирно и особенно вперед не лезть. Итальянцы с возмущением отвергли его предложение и прямо со старта стали давить на акселераторы что было силы. Результаты не замедлили сказаться: уже через пять кругов они стерли протекторы своих покрышек и вынуждены были отправиться в боксы менять колеса. На двадцатом круге поломка в системе управления на машине у Фанхио поставила его чемпионство под угрозу — тем более гонку возглавлял не он, а Мосс. Между тем Кастелотти, стремясь любой ценой догнать лидеров после вынужденного пит-стопа, напрочь забыл об осторожности, повредил машину и вынужден был сойти с трассы. Фанхио, дождавшись в боксах Муссо, предложил ему поменяться с ним машинами. Муссо, который уже менялся с Фанхио машинами в Буэнос-Айресе, на этот раз от обмена отказался, сделав вид, что предложения Фанхио не расслышал. Поменяв колеса, он снова выехал на трассу и устремился вдогонку за лидирующей группой. «Так с чемпионами не поступают!» — заявила подруга Фанхио девушке Муссо. На выручку Фанхио неожиданно пришел Коллинз, без лишних слов уступивший маэстро свою машину. «Я намного моложе Фанхио, — позже сказал он, — и судьба еще не раз представит мне возможность побороться за титул чемпиона». Муссо так и не удалось подняться на подиум в Монце, поскольку за четыре крута до конца гонок у него лопнула шина, зато Фанхио, воспользовавшись любезностью Коллинза, сумел поддержать свою честь и пересек финишную черту вторым после Мосса, обеспечив себе чемпион

ский титул. Через двадцать пять лет после этого события историк гонок Формулы-1 Майкл Линч писал, что Коллинзу не следовало уступать свою машину Фанхио, поскольку, по его мнению, у англичанина был шанс на победу, так как Мосс, на машине которого протекал бензобак, мог в любой момент выйти из гонок. Это замечание Майкла Линча явилось лишь отзвуком многочисленных споров, которые разгорелись сразу же после окончания гонок в Монце. Марчелло Джамбертоне, защищавший интересы Фанхио, завел речь о заговоре в команде, имевшем целью лишить аргентинца четвертого чемпионского титула. К примеру, он утверждал, что перед гонками «Mille Miglia» в машине Фанхио были проделаны отверстия, которые не только не позволяли дождевой воде вытекать из внутренних полостей автомобиля, но, напротив, способствовали скоплению там ненужной влаги. Были у него к руководству «Скудерии» и другие претензии, которые Феррари решительно отмел, заявив, что у Фанхио «самая настоящая мания преследования». Кроме того, он с неодобрением отзывался о нелояльности Фанхио по отношению к своим работодателям. «Этому человеку, — писал он, — было все равно, за какую команду выступать и чьи цвета защищать. Главное для него было закрепить за собой лучшую машину сезона».

Другими словами, Феррари считал, что Фанхио ставил себя и свой успех выше преуспеяния фирмы, а такого Энцо никогда и никому не прощал, поскольку это шло вразрез с основными принципами его философии. Кроме того, атмосфера взаимного недоверия, которая создалась в «Скудерии» с появлением Фанхио, сказывалась на моральном духе команды, а этого никак нельзя было допустить. С другой стороны, Фанхио — особенно после того как он выиграл чемпионский титул — оста

ваться в «Скудерии» тоже не слишком улыбалось. Поэтому он пересек Виа Эмилиа и укрылся от своих недоброжелателей за воротами фабрики Maserati, став ведущим гонщиком ее команды. Много позже Фанхио утверждал, что их с Феррари отношения вовсе не были такими уж дурными, как это принято считать, просто его биограф Марчелло Джамбертоне, описывая события сезона 1956 года и желая придать им еще больше драматического накала, основательно сгустил краски. Интересно, что тот же Фанхио, встретившись через тридцать лет после гонок в Монце с Фьяммой Брески и разговорившись с ней, возложил всю вину за испорченные отношения с Феррари на свою бывшую подругу Бе-бу, которую он называл не иначе как «особой с языком змеи и бедой всей свой жизни».

* * *

В воскресенье утром они сидели за столиками открытого кафе в деревушке Гвидиццоло, наблюдая за тем, как по ее узким улочкам, визжа тормозами, проносились на большой скорости маленькие спортивные машины. Миновав сложенную из красного кирпича деревенскую церковь, автомобили устремлялись в сторону Брешии, которая находилась на расстоянии каких-нибудь пятидесяти миль от деревни. Потом, когда похожие на жучков юркие машинки проехали, люди поднялись из-за столиков и неспешным шагом направились за пределы деревни. На расстоянии мили от Гвидиццоло находилась дорога, по которой должны были пролетать на огромной скорости более мощные и тяжелые автомобили. Стоял май 1957 года, и деревья были покрыты недавно распустившимися крохотными блестящими зелеными листочками. Деревенские жители выстроились на

краю насыпи отделявшего их от проезжей части глубокого кювета и стали ждать.

Со стороны Мантуи на дороге появилась крохотная алая точка, которая с каждой секундой увеличивалась в размерах. Это была Ferrari с номером 531 на капоте. Она неслась со скоростью примерно 175 миль в час — то есть близкой к максимальной. Интересно, успели ли эти люди рассмотреть за ветровым стеклом белый шлем пилота и более темный — у сидевшего рядом с ним пассажира, до того как у машины лопнула левая передняя шина? Машина, летевшая со скоростью более чем 132,5 мили/час, крутанулась вправо, перелетела через водную преграду, зацепила насыпь, разваливаясь на части, свечой взмыла в воздух, перевернулась и, подняв столб водяных брызг, рухнула в кювет. Имена погибших во время аварии девятерых зрителей (пятеро из них — дети) вырезаны на белой мраморной плите, установленной в вертикальном положении на месте инцидента. Рядом другой мемориал — поменьше. На нем выбиты имя водителя: Альфонсо де Портаго, а также имя его штурмана и второго пилота Эдмунда Нельсона, американца из Нью-Йорка. Во время аварии они оба погибли на месте. Гибель семи человек в предыдущем году и новая трагедия 1957 года знаменовала собой конец тысячемильных гонок «Mille Miglia».

Гонку 1957 года выиграл гонщик Ferrari Пьеро Таруффи. Ему было пятьдесят лет, и впервые в «Mille Miglia» он стартовал еще в 1932 году. Тогда он ездил на Alfa Romeo, приписанной к «Скудерии». До сих пор выиграть эти гонки ему не удавалось, и постоянные неудачи на этой трассе стали для него своего рода наваждением. В 1955 году он ушел из «Скудерии»: ему показалось, что с ним недостаточно уважительно обращаются. Через два года Феррари предложил ему вернуться в ко

манду. «Съезди-ка еще разок по этой трассе, — попросил его Энцо, — только прежде дай слово жене, что если выиграешь, то навсегда уйдешь из гонок». Таруффи согласился и приехал в Модену, где поселился в гостинице в забронированном для него номере. Между тем механики Феррари готовили машину, чтобы Таруффи смог провести двухдневную рекогносцировку трассы. Честно говоря, Таруффи в свою удачу не верил. Его напарники по команде Коллинз, де Портаго, взятый на эти гонки в последнюю минуту из-за болезни Муссо, а также Вольфганг фон Трипе, граф с древней фамилией и собственным «schloss» — замком — в районе Кёльна, были много его моложе и водили машину куда быстрее. Но все-таки победил Таруффи — после того, как Феррари дал фон Трипсу команду на финальном участке пути слишком не гнать. Подъехав к заправочной станции в Болонье, Феррари дал аналогичные инструкции и остальным своим пилотам. Де Портаго же, как позднее отмечал Энцо, больше слушал репортера, который нашептывал ему на ухо, что он отстает от группы лидеров и что ему следует поднажать. Некая американская киноактриса, подруга де Портаго, одарив его поцелуем во время короткой встречи у контрольного пункта в Риме, вылетела в Брешию, чтобы приветствовать его у финиша, и ему не хотелось ударить лицом в грязь. Де Портаго, отстававший от Таруффи в районе Болоньи на 24 четыре минуты, прошел расстояние до Мантуи за 10 часов 3 минуты, опередив итальянца на 3 минуты и на 6 минут — графа фон Трипса. Нашлись свидетели, которые утверждали, что механик в Мантуе заметил дефект левой передней шины Ferrari и предложил водителю сменить колесо, но де Портаго жестом отмел его предложение и устремился вперед. Существует и другая версия происшедшего — репортер местной газеты утверждал, что

причиной аварии стал брошенный кем-то на дорогу острый осколок минерала «кошачий глаз», проколовший шину. Для Таруффи это была четырнадцатая гонка «Mille Miglia», принесшая ему столь желанную победу, но одновременно и горечь утраты. И еще — Таруффи стал последним победителем «Mille Miglia», поскольку в 1957 году гонка была запрещена и с годами превратились в одну из легенд автоспорта.

Еще до того, как погиб де Портаго, команда лишилась Эудженио Кастелотти, погибшего в Модене на испытаниях модели 801 Grand Prix. В марте Кастелотти и Делия Скала объявили о своей помолвке; вскоре после этого они должны были отправиться во Флоренцию, где Дели и предстояло блистать в главной роли в одной из нашумевших пьес. Тут Феррари заметил, что между этими двумя людьми словно пробежала кошка. Когда он спросил у Делии о причине ее дурного настроения, она ответила, что Кастелотти хочет, чтобы она после свадьбы покинула сцену. «Почему я должна бросить театр? — спрашивала возмущенная женщина. — Я же не прошу его бросить гонки, верно?» Феррари посоветовал Кастелотти на невесту не давить. «Постарайся ее понять, — сказал он. — Когда пытаешься понять другого человека, лучше понимаешь, чего хочешь сам». Кастелотти принял его совет к сведению и во Флоренцию все-таки поехал. Однако в скором времени туда позвонил Феррари и потребовал, чтобы он срочно вернулся в Модену. «Жан Вера на новой Maserati бьет все рекорды, — сказал он. — Приезжай и покажи ему, чего стоит наша птичка 801». Кастелотти было неохота возвращаться в Модену, но он подчинился. Тем не менее он пребывал в сильнейшем раздражении всю дорогу до Модены и, так от него и не избавившись, сел за руль Tipo 801. Выехав в

дурном настроении на трассу, он через пару кругов допустил непоправимую ошибку и разбился насмерть.

«У него был стресс, — подвел итог Феррари, — который сказался на его реакции и рефлексах. Это его и сгу-

било». Фьямма Брески отмечала, что у Феррари была привычка винить в неудачах своих пилотов тех женщин, которые были с ними близки. Вообще-то Феррари нравились гонщики-женолюбы, и он любил слушать рассказы об их приключениях, но серьезные отношения его водителей с женщинами вызывали у него подспудное неприятие. К примеру, когда его любимец Коллинз женился на американской киноактрисе Люси Кор-дье, Феррари вместе с родителями Коллинза выразил по этому поводу неудовольствие. Феррари полагал, что Люси, любившая устраивать всевозможные вечеринки, может приохотить Коллинза к выпивке, что непременно скажется самым губительным образом на его водительских рефлексах. «Когда они впервые встретились в Монте-Карло, — писал Феррари, — она не произвела на него особого впечатления. Подобные ей девчонки вечно шляются около наших боксов, и на них не обращаешь внимания. Но потом он уехал во Флориду, где эта особа вцепилась в него, как колючий репей, и приложила все силы к тому, чтобы его соблазнить. После этого Питер позвонил отцу в Лондон и сказал, что собирается на ней жениться. Этот брак отразился прежде всего на его характере. Он стал рассеян и раздражителен, потерял сои и аппетит. Ребята, подшучивая над ним, говорили, что американка «заразила» его бессонницей». В широком смысле Феррари считал, что семья, дети и связанные с ними заботы мешают водителю полностью отдаваться делу, которому он служит. По поводу этого тезиса трудно сказать что-либо определенное, поскольку существует немало свидетельств как в его пользу, так и против.

Когда в команду вернулся Майк Хоторн, Коллинз обрадовался: это был его старый приятель, в компании с которым он снова мог почувствовать себя холостяком. Пополнение, однако, никак не сказалось на первых гонках сезона в Буэнос-Айресе, которые без труда выиграл Фанхио, выступавший за команду Maserati. Второе, третье и четвертое места тоже заняли гонщики этой команды. Что же касается «Скудерии», то шесть ее Lancia-Ferrari сошли с трассы или безнадежно отстали. «Скудерия», стяжавшая себе в прошлом году чемпионские лавры, выглядела в начале нового сезона просто беспомощно. Менеджер команды Скулати до такой степени был обескуражен результатом, что звонить Феррари побоялся и вместо переговорного пункта отправился в ресторан, где основательно напился. После возвращения в Италию он был уволен со службы; его заменил Ромоло Тавони, бывший журналист, работавший у Феррари в качестве пресс-атташе. Такого рода административные перестановки не повлияли на боевой дух команды в лучшую сторону, что и продемонстрировали гонки в Монако, где впервые участвовала новая английская команда Vanwall. Мосс, ее первый пилот, со старта возглавил гонку, но на третьем круге, выходя из шиканы, допустил ошибку, повлекшую за собой серьезную аварию, в результате которой из гонки выбыли следовавшие за ним Коллинз и Хоторн. Висевший у них на хвосте Фанхио с кошачьей ловкостью обошел разбитые машины, захватил лидерство и первым пересек финишную черту. Потом он одержал победу в Руане, но в Эйнтри вынужден был уступить Моссу и Тони Бруксу, которые, управляя одним Vanwall на двоих, поделили между собой первое место. Это была первая победа в гонках Гран При, одержанная английскими гонщиками на английской машине после победы сэра Генри Сигрейва в 1923 году.

РИЧАРД ВИЛЬЯМС
«ЭНЦО ФЕРРАРИ»

На Нюрбургринге огромная толпа с замирающим сердцем следила за тем, как Фанхио на Maserati 250F громил команду Феррари. Показав в квалификации результат на четверть минуты ниже рекорда трассы, он на следующий день выехал на гонку с полупустыми баками и, прежде чем отправиться на пит-стоп, шел с отрывом в тридцать секунд от Хоторна и Коллинза. Механики работали вяло, и пит-стоп занял не меньше минуты. Уголини в отчаянье рвал на себе волосы, но Фанхио за восемь кругов выправил положение и сел лидирующим Ferrari на хвост. На двенадцатом круге он установил личный рекорд трассы, а на тринадцатом с легкостью обошел сначала Коллинза, а потом Хоторна. Хоторн попытался было его преследовать, но это было все равно что пытаться догнать ветер. В тот день Фанхио продемонстрировал свои лучшие бойцовские качества, и трибуны приветствовали его победу восторженным ревом. «Хотя он и побил нас с Питером, — вспоминал Хоторн, — мы наслаждались каждой минутой этой беше-

ной гонки».

Появившиеся в прессе после гонок «Mille Miglia» критические статьи изображали Энцо как некоего старого злодея-кровопийцу, посылающего свои машины сбивать стоящих на обочинах женщин и детей. На том основании, что он ставил на Ferrari колеса с шинами Engelbert, давно уже якобы доказавшими свою непригодность для гонок, его обвинили в непредумышленном убийстве. Как и в случае с Аскари, это обвинение висело надето головой на протяжении четырех лет, обрастая с каждым годом множеством подробностей, сплетен и слухов. Феррари, как обычно, отмел все обвинения мелодраматичным театральным жестом и поручил разбираться с этим делом своим адвокатам.

Из-за Суэцкого кризиса несколько традиционных

Гран При отменили; все команды съехались в Пескару, чтобы помериться силами на старой трассе, которая давно уже для гонок такого класса не использовалась. Феррари объявил, что из-за развязанной против него в прессе клеветнической компании «Скудерия» на гонки в Пескару свои машины не пришлет. В Пескару с личного разрешения Феррари поехал один только Муссо, которому не хватало нескольких очков, чтобы занять в чемпионате второе место. Муссо отлично начал гонку и к концу первого крута захватил лидерство. Торжество его, впрочем, длилось недолго, поскольку на следующем круге вперед вырвался Мосс. У Муссо же стал подтекать бензобак, и он, продержавшись несколько кругов на хвосте у англичанина, вынужден был сойти. Мосс одержал убедительную победу, обогнав занявшего второе место Фанхио более чем на три минуты. Алан Генри, один из ведущих историков Формулы-1, позже написал о Муссо так: «Этот итальянец проявил все лучшие качества, свойственные пилотам команды Ferrari, которые борются до последней возможности, стараясь компенсировать своим мужеством и мастерством технические неисправности или недостатки в конструкции своей машины». Гонки в Пескаре стали последними в истории Формулы-1 соревнованиями, когда гонщики мчались по муниципальным дорогам, забирались высоко в торы, пролетали по главной улице застроенных кирпичными домиками горных селений и неслись вдоль побережья лазурного Адриатического моря. В определенном смысле эти гонки знаменовали конец напитанной романтикой героической эпохи первых автомобилистов.

Последняя гонка сезона в Монце успехов пилотам «Скудерии» также не принесла. В передних рядах стартового поля расположились три зеленых Vanwall и алая Maserati Фанхио. Лучший результат в квалификации в

команде Ferrari показал Коллинз, который стоял седьмым. Гонки выиграл «реактивный» Стирлинг Мосс; машины из Маранелло безнадежно отстали или из-за технических неполадок сошли с трассы. Лучший результат в команде был у фон Трипса, который отстал от победителя «всего» на два круга. Чемпионом мира в пятый раз стал Фанхио. Он управлял машиной конструкции Коломбо, а менеджером его команды был Уголини; по странной иронии судьбы оба эти человека в прошлом работали на «Скудерию Феррари». Но, несмотря на эту победу, положение фирмы Maserati оставляло желать много лучшего. Семейство графов Орси переживало серьезные финансовые трудности, и сразу же после окончания чемпионата возникли и стали набирать силу слухи, что Maserati, возможно, в следующем сезоне участвовать в гонках Гран При не будет.

Однако в начале следующего сезона Maserati на гонки в Буэнос-Айресе все-таки прибыли. Зато там отсутствовала команда Vanwall. Приехавший на гонки как частное лицо Стирлинг Мосс управлял крохотным Cooper, имевшем в хвостовой части маленький 2-литровый дви-гатель, сконструированный на основе мотора от пожарной помпы (!). Лучшие гонщики лучших команд: Коллинз, Хоторн и Муссо на Ferrari и Фанхио, Бера и Шелл на Maserati вступили в борьбу с этим чуть ли не кустарного производства автомобильчиком. Но Мосс и его механик Альф Френсис выиграли эти гонки, разыграв на последнем пит-стопе великолепный гамбит. Френсис выставил у боксов новые колеса, обозначив тем самым, что Мосс собирается заменить на Cooper резшгу. Муссо и Хоторн заехали в боксы, чтобы проделать эту операцию одновременно с ним; Мосс, однако, в боксы заезжать не стал, помчался к финишу на старой резине и пересек заветную черту первым. Шины, надо сказать,

стерлись у него почти до основания, но выдержали. Это было гениальной импровизацией с элементами риска, процент которого, впрочем, был неплохо просчитан. Феррари эта разыгранная как по нотам сценка привела в ярость. Его пилоты, которым и в голову не могло прийти, что их могут подобным образом надуть, негодовали вместе с ним. Никакие правила, однако, нарушены не были, и первое место осталось за Моссом. Феррари, слушая по телефону рассказ Тавони о гонках и просматривая спортивные газеты, где на первой странице была напечатана фотография Cooper с расположенным сзади двигателем, не сделал одного весьма важгтого для себя вывода — что Мосс добился победы во многом благодаря прогрессивной конструкции своей машины. Этот вопрос в «Скудерии Феррари» даже не обсуждался. По мнению Феррари, «бык должен был находиться впереди телеги» — и i-оворить тут было не о чем. Этот принцип не смогло поколебать даже то обстоятельство, что Тринтиньян выиграл на точно таком же Cooper следующие гонки — в Монако.

Впрочем, «Скудерия» в скором времени тоже получила новые машины. Они носили имя Дино и имели двигатель V6 с увеличенной мощностью, в разработке которого якобы принимал участие сын Феррари. Процесс доводки этой машины был сопряжен с трагедией — на испытательных заездах прототипа Dino 246 погиб его создатель инженер Андрео Фраскетти. После его смерти доводкой «Дино» занимался Карло Кити — бывший дизайнер Alfa Romeo, который приехал из Милана и снял себе квартиру по адресу Виале Трепто-э-Триесте, дом 11 — то есть рядом с домом Феррари. Новый Dino 246 был легче, мощнее и маневреннее Lancia Ferrari и оказался ничуть не хуже новейших модификаций Maserati 250F и автомобилей фирмы Vanwall. Гонки ме

жду том шли своим чередом. Мосс выиграл Гран При Голландии, а его напарник по команде Vanwall Брукс занял первое место в Бельгии. Это было бы серьезной заявкой на победу в сезоне, если бы Хоторн не отобрал у Vanwall победные очки в Реймсе. Обстановка, таким образом, складывалась напряженная, а напряжение на гонках часто ведет к трагедии.

11 мая Луиджи Муссо выиграл на Ferrari гонки Тарга-Флорио. Это была его последняя победа, но не последний триумф в его жизни. В июне на специально выстроенном овальном автодроме в Монце должны были состояться соревнования, носившие пышное название «Гонки Старого и Нового Света». В них принимали участие американские машины класса «Инди 500», пилоты которых бросили вызов лучшим европейским гонщикам и машинам известных европейских производителей. Идея была интересная, но в своей основе порочная: американская техника была идеально приспособлена для гонок по овалу, чего нельзя было сказать о европейских машинах, которые проигрывали им в этом классе по всем параметрам. Равным образом, когда американцы пытались играть по европейским правилам, как, к примеру, в гонках на Кубок Вандербильта в 1936 году, когда на аэродроме Рузвельта была построена трасса «европейского» типа, их машины тоже оказывались в проигрыше. Хотя европейские конструкторы отлично все это понимали, гордость не позволила им отказаться от участия в гонках. Так, фирма Maserati подготовила машину в стиле «Иидианаполис», спонсором которой был известный производитель итальянского мороженого. Машина получила название Eldorado Special и была передана Стирлингу Моссу. «Скудерия» тоже не ударила лицом в грязь: ее инженеры, взяв мотор от разбитого автомобиля Альфонсо де Портаго, построили специаль

ную машину для овальной трассы на основе шасси старой модели 375 Grand Prix и передали ее Муссо.

Фьямма Брески, которая познакомилась с Луиджи Муссо за три года до этого события, была женщиной романтического склада и увлекалась поэзией Д'Аннунцио. Она мечтала встретить мужчину «высокого ростом, уверенного в себе, элегантного, с проницательным взглядом и пышной шевелюрой, который вел бы жизнь, полную приключений и страстей», и Муссо, по ее мнению, был именно таким человеком. Муссо тоже испытывал к восемнадцатилетней Фьямме сильные чувства — настолько сильные, что оставил ради нее жену и двух детей. Помимо всех прочих достоинств, отмеченных Фьяммой, Муссо обладал еще и завидной смелостью, что и продемонстрировал на гонках в Монце. Показав на квалификационных заездах лучшую среднюю скорость, равнявшуюся 175 милям в час, в день гонок он стартовал из первого ряда стартового поля и сделал все, что было в его силах, дабы поддержать честь Италии. Он мчался по непривычной для него овальной трассе, то и дело чиркая кузовом или колесом по бетонному ограждению, но скорости не сбавлял. Он не сбросил ее и в тот момент, когда у него загорелся мотор, и некоторое время шел по • трассе на объятом пламенем автомобиле. Трибуны неистовствовали: хотя угроза взрыва и заставила Муссо в самый последний момент покинуть горящую машину, свою честь и честь Италии он, без сомнения, поддержал. Это признавали даже те, кто не причислял его к мировой элите гонщиков. Ну а в его смелости с тех пор не было и вовсе никаких сомнений.

Через две недели Муссо принял участие в Гран При Франции в Реймсе. Это была одна из самых престижных и выгодных в смысле финансового обеспечения гонок сезона. Трем призерам полагались большие денеж

ные призы, а гонщику, установит нему рекорд круга, помимо денег вручалась премия в виде дюжины ящиков элитного шампанского. В прошлом году Муссо заработал здесь достаточно призовых, чтобы купить Фья.мме маленький серый Fiat 500, но в этом сезоне, по мнению Муссо, вокруг призовых денег шла какая-то подозрительная возня. Дошло до того, что Муссо обвинил Коллинза и Хоторна в заговоре, направленном на присвоение призовых денег. В результате Коллинза отстранили от участия в Гран При, позволив ему выступать лишь в гонке Формулы-2. Официально, однако, было объявлено, что Коллинза наказывают за умышленную порчу сцепления на гонках в Ле-Мане. Когда его машина из-за поломки сцепления сошла с трассы, Коллинз с усмешкой сказал Хоторну, что «теперь они уж точно попадут домой на воскресный обед». Мино Аморотти, который подслушал этот разговор, немедленно передал его своему боссу. Феррари, пожевав губами, произнес: «Коллинз за это заплатит». Интересно, что Муссо, обвинивший Коллинза в финансовых злоупотреблениях, отчаянно нуждался в деньгах. Он создал маленькое агентство по импорту в Италию американских машин марки Pontiac, основательно залез в долги, и теперь кредиторы не давали ему прохода. Призовые деньги и деньги за выход на старт в Реймсе могли основательно улучшить его материальное положение. К примеру, победитель получал в Реймсе 10 000 фунтов стерлингов, что по тем временам было весьма значительной суммой.

Коллинз опротестовал в разговоре с Тавони все обвинения в свой адрес — да так удачно, что ему, когда гонки уже начались, было-таки позволено выехать на трассу. Однако взгляды публики были в тот момент прикованы к Хоторну и Муссо, которые, заканчивая первый крут, шли на первом и втором местах. Когда пошел

шестой круг, Муссо в буквальном смысле висел у Хоторна на хвосте и продолжал на него наседать. У подножия холма трасса делала небольшой правосторонний изгиб, в который гонщики вписывались, слегка сбрасывая скорость (Фанхио, впрочем, не сбрасывал). Впереди маячил отставший на крут Maserati, который Хоторну и Муссо предстояло обойти. Как только они на скорости в 150 миль вписались в этот изгиб, Муссо потерял управление. В зеркале заднего обзора Хоторн видел, как его машина вдруг пошла боком, а потом и вовсе скрылась в клубах пыли. К тому времени, когда Фьямма Брески добралась до госпиталя, Муссо был уже мертв. Что тогда случилось? Задел ли Муссо автомобиль Хоторна, входя в поворот? Никто в точности ответить на этот вопрос не может, поскольку свидетелей не было. Не приходится, однако, сомневаться, что борьба между этими гонщиками шла самая бескомпромиссная, как говорится, не на жизнь, а на смерть. Только такую борьбу на трассе и признавал Феррари. Вот почему он никогда не назначал первого гонщика команды. Это звание требовалось заслужить, а потом поддерживать ценой неимоверного напряжения всех сил. Феррари писал о Муссо так: «Это был последний из итальянских гонщиков эпохи Нацца-ро и Варци, имевший свой собственный неповторимый стиль».

После похорон Муссо Фьямма уехала к родителям во Флоренцию. Через некоторое время к ней стали приходить письма из Маранелло. Сначала изредка, спорадически, а потом чуть ли не ежедневно. Через несколько месяцев Энцо Феррари предложил ей приехать к нему в Модену. На вокзале ее встретил Тавони и отвез в ресторан «Ла Байя дель Ре», где ее ждал Феррари. Они разговаривали о ее будущем, а также о его, Феррари, страстной привязанности ко всему, что связано с гонками и

машинами. Когда Фьямма рассказала ему о том, что ее бабушка, овдовев, покончила жизнь самоубийством, Феррари расчувствовался и пролил несколько слезинок. Потом, когда они отобедали, Феррари отвез ее в Маранелло, где представил Дэну Герни, занявшему в команде место Муссо. После этого он устроил ей небольшую экскурсию по фабрике, а потом отвез на одной из своих Ferrari на железнодорожную станцию города Болонья. Прошло немного времени, и Феррари снял для нее в Болонье квартирку, где регулярно ее навещал. «Она приезжала к нему на фабрику, посещала гонки, — писала много позже Бренда Вернор, секретарша Феррари, — короче, была одной из многих».

Хоторн, не знавший поначалу о смерти Муссо, отметил свою победу в Реймсе шумным застольем, где вино лилось рекой и были в ходу принятые у водителей и механиков грубые шутки и розыгрыши. Некоторые строгие блюстители нравов, считавшие автомобильные гонки чем-то вроде узаконенного убийства, выразили свое мнение по этому поводу в нашумевшей статье в газете L'Osservatore Romana — печатном органе Ватикана. Там прямо указывалось, что виновником смерти Аскари, Кастелотти, де Портаго и многих, многих других является не кто иной, как Энцо Феррари. Автор статьи даже провел параллель между хозяином «Скудерии Феррари» и одним из наиболее мрачных божеств древнеримского пантеона. «Этот современный Сатурн, — писал он о Феррари, — став одним из столпов индустрии гонок, подобно богу древности продолжает пожирать своих детей. Одной из его последних жертв стал Луиджи Муссо...»

В Силверстоуне британская публика громкими кликами и бурными аплодисментами приветствовала победный дубль своих соотечественников: первое место Коллинза и второе — Хоторна. Два других англичанина

из команды Vanwall выступили не очень удачно: у Мос-са сломалась машина, а Брукс из-за технических проблем вынужден был сбросить скорость и безнадежно отстал. И все же британской публике было от чего радоваться. После того как погиб Муссо, а Фанхио, занявший в Реймсе четвертое место, отказался от дальнейшего участия в соревнованиях, ни у кого уже не было сомнений, что чемпионом мира и Европы впервые за всю историю гонок Гран При станет англичанин. Оставалось только выяснить, какая команда одержит верх — Ferrari или Vanwall. На Нюрбургринге соперничество между этими двумя командами достигло наивысшего накала. На одиннадцатом круге Брукс обошел Коллинза и с небольшим отрывом ушел вперед. Стремившийся любой ценой сократить разрыв Коллинз вынужден был тем не менее поглядывать и в зеркало заднего вида: у него за спиной маячил Хоторн, придерживавшийся выжидательной тактики. Оказавшись перед необходимостью контролировать двух пилотов сразу, Коллинз допустил ошибку: слишком сильно открыв акселератор на подъеме на второй передаче в правом повороте, он сорвал машину в занос — она пошла юзом, зацепила задним левым колесом покрытую дерном обочину, после чего, словно норовистая лошадь, высоко подпрыгнула и выбросила пилота из кокпита. Ехавший сзади Хоторн от неожиданности резко затормозил, почти остановился, но потом, не обнаружив на трассе ничего для себя угрожающего (машина Коллинза замерла на обочине), снова прибавил газ и устремился вдогонку за Бруксом. Однако через несколько километров у него полетело сцепление. Хоторн попросил одного из маршалов связаться с боксами и сообщить о сложившейся ситуации. Маршал, поговорив с боксами по телефону, сказал ему, что Коллинз отделался несколькими синяками. Когда ма

шину Хоторна оттащили на обочину, он вернулся пешком на место аварии, подобрал шлем Коллинза и его перчатки и отправился в боксы, продолжая пребывать в уверенности, что с Коллинзом ничего особенно страшного не случилось. Однако в боксах ему сказали, что Коллинза отвезли в Бонн в специализированный госпиталь, где было отделение нейрохирургии. Когда Хоторн с женой Коллинза Люси туда приехали, врач сообщил им, что Коллинз при падении ударился о росшее на обочине дерево и скончался от тяжелых травм головного мозга.

В течение года Хоторн потерял четырех товарищей, в том числе и своего лучшего друга. Через три недели состоялись гонки в Португалии в городе Опорто, где трасса пролегала по городским улицам, которые во всех направлениях пересекали трамвайные линии. В результате тяжелых потерь в составе команды в гонках в Опорто участвовали только две Ferrari. Эти соревнования с легкостью выиграл Мосс на Vanwall. Шедший на втором месте Хоторн, у которого тормоза изнашивались куда быстрее, чем на Vanwall, отставал все больше и больше — пока не замер на последнем круге. Они с Коллинзом давно уже жаловались на старомодные тормозные колодки, которые не шли ни в какое сравнение с дисковыми тормозами, установленными на Vanwall, но руководство команды никак на их жалобы не реагировало. Выбравшись из заглохшей Ferrari, Хоторн попытался было сдвинуть ее с места, чтобы завести мотор, но у него ничего не получилось. Мосс, делая круг почета и проезжая мимо, посоветовал ему толкать машину в противоположную от трассы сторону — туда, где дорога шла под уклон. Хоторн так и поступил, завел мотор и добрался до финиша, обеспечив себе таким образом второе место. Один из маршалов, наблюдавший за его маневрами, решил, что он действует против правил, и сообщил

об этом комиссарам. Гонщика тут же вызвали на ковер, но Мосс засвидетельствовал, что Хоторн лишь закатил машину на тротуар, что правилами не запрещалось. Таким образом, шесть очков за второе место остались у Хоторна.

В программе сезона осталось две гонки, между тем чемпион все еще не определился. Перед Гран При Италии Хоторн еще раз обратился к Феррари с просьбой заменить старые тормоза на дисковые. Их могли установить мастера из фирмы Dunlop, с которыми он познакомился, когда работал в Jaguar. Коллинз уже установил дисковые тормоза на свою Ferrari и за несколько дней до смерти отправил ее на фабрику для испытаний. Феррари, однако, пребывал в размышлениях по этому поводу, даже когда специалисты с Dunlop приехали в Маранелло, но в последний момент согласился, и уже через день работа была закончена. Слухи о том, что тормоза сняли с Ferrari GT, принадлежавшей Коллинзу, и поставили на машину Хоторна, оказались ложными. Это были совсем новые тормоза — с фирмы Dunlop. Так Феррари в очередной раз пришлось поступиться своими консервативными принципами и дать дорогу прогрессу.

После смерти Коллинза Феррари пригласил его вдову Люси к себе, всплакнул вместе с ней, после чего предложил поехать с ним на Гран При Италии, мотивируя это тем, что ей будет приятно побыть среди товарищей ее мужа. Люси снова всплакнула и согласилась. Феррари, впрочем, на гонках так и не появился, хотя на квалификационных заездах присутствовал. На Гран При Италии собралось 20 000 зрителей — лишь десятая часть той толпы, которая обычно стекалась по такому поводу в Монцу. После смерти Кастелотти и Муссо энтузиазм итальянской публики поутих. Итальянцам не так уж интересно было смотреть, как выясняют отно

шения два англичанина, пусть даже один из них и ездил на Ferrari. Хотя Ferrari и считалась одной из лучших итальянских команд, ее популярность в те годы еще не была столь велика, как в последующие десятилетия. Гонки, впрочем, оказались очень интересными. Хоторн снова занял второе место вслед за Vanwall, правда, на этот раз за рулем английской машины сидел Брукс. Всех удивил гонщик из Калифорнии Фил Хилл, который дебютировал в этих гонках в составе команды Ferrari. Прямо со старта он вырвался вперед и продержался в роли лидера целый крут. Мосс, у которого сломалась коробка передач, сошел с трассы и очков не получил. Таким образом, судьба чемпионского титула должна была решиться на Гран При Марокко, проходившем в пригороде Касабланки.

Во время пятинедельного перерыва между гонками Феррари вызвал к себе в офис Хоторна. Феррари хотел, чтобы Майк остался в его команде и в 1959 году, и предложил подписать с ним новый контракт. Феррари находился в глубокой депрессии после потери своих лучших пилотов — особенно Коллинза, который был так добр к его сыну. Одним из самых близких Коллинзу людей был его приятель Хоторн. Феррари решил оставить его при себе вне зависимости от того, будет он чемпионом или нет. Но Хоторн ответил, что не станет подписывать никаких договоров, пока не закончится сезон.

Условия игры в Марокко были просты. Мосс должен был занять первое место и установить рекорд круга. Его напарникам по команде Бруксу и Льюис-Эвансу следовало любой ценой держать Хоторна на дистанции и не позволить ему занять второе место. При любом другом раскладе чемпионом становился Хоторн. Мосс со своей задачей справился, но Фил Хилл, которого никто не принимал во внимание, оказался куда более быстрым,

чем помощники Мосса. Он вышел на второе место и следовал за Моссом по пятам до тех пор, пока из боксов «Скудерии» ему не дали сигнал пропустить Хоторна вперед. Эта манипуляция позволила Хоторну выиграть чемпионский титул с преимуществом в одно очко. Но не видать бы Хоторну чемпионского титула, если бы Мосс не дал в Опорто ему совет, как завести машину, а потом не свидетельствовал в его пользу перед судьями. Интересно, сделал бы то же самое Хоторн ради Мосса? А если бы сделал, что сказал бы ему тогда Энцо Феррари? Что ж, Энцо мог и похвалить за такое проявление водительской солидарности, а мог и обругать последними словами — за излишнюю сентиментальность. Как нетрудно понять, ответа на этот вопрос нет.

Чемпионат 1958 года находился, казалось, во власти какого-то злого рока. Когда гонки в Касабланке близились к концу, над трассой поднялся черный столб дыма: машина Льюиса-Эванса попала в аварию и запылала. Гонщик получил сильнейшие ожоги и через неделю умер. Хоторн, получивший в Касабланке чемпионский титул и поздравления со стороны Ромоло Тавони, торжественно заявил, что уходит из гонок и отныне будет заниматься лишь семейным бизнесом. Через три месяца в Англии, разогнав свой Jaguar в тумане на мокрой дороге, он ударил идущий перед ним грузовик, вылетел с трассы, врезался в росшее на обочине дерево и скончался на месте.

Глава восьмая

Фил Хилл был первым американцем в «Скудерии Феррари». Он родился в 1927 году в городе Санта-Мо-ника, штат Калифорния, где его отец служил почтмей

стером. О своем детстве он говорил так: «Меня куда больше привлекали сверкающий Marmon Speedmaster, принадлежавший моей матери, и другие машины, нежели уроки игры на фортепьяно» . Он рос, восхищаясь Ford и Chevy. Приятель его сестры, напротив, был без ума от экзотических заграничных автомобилей. Фил таким образом получил шанс ознакомиться с Bugatti и Alfa с кузовами от дизайнера Загато. Достигнув совершеннолетия, он стал участвовать в гонках на машинах всех размеров и классов — от крохотных дешевых малолитражек до импортных MG, XK и довоенных Alfa 2900, принимавших участие в тысячемильных гонках «Mille Miglia». В 1952 году, когда ему исполнилось 25 лет, он позвонил в контору Луиджи Кинетти в Нью-Йорке и договорился о покупке за 6000 долларов, доставшихся ему по наследству, Ferrari 212 Export. Это была та самая машина, за рулем которой в 1951 году в Ле-Мане погиб французский гонщик Ларивьер. Тогда Ларивьера вынесло с трассы в «Тертр Руж», и натянутая вдоль обочины стальная проволока словно мечом снесла ему голову. Машину восстановили, и она выиграла авторалли «Тур де Франс» того же года и лишь после этого попала в Америку. Тогда в мире было так мало Ferrari, что каждая из них имела свою собственную, насыщенную событиями биографию. На этой машине Фил Хилл занял второе место в гонке в парке «Золотые ворота» в Сан-Франциско.

Ferrari произвела на Хилла сильное впечатление. Ему нравилось в этой машине буквально все: и мотор, и кузов, и подвеска. В последующие годы он ездил на разных автомобилях этой фирмы, принадлежавших разным владельцам, и участвовал в гонках в Пеббл-Бич, Эл-харт-Лейк, Уоткинс-Глен, Торри-Пайнз, а также на специальных трассах, выстроенных на территории военных авиабаз и гражданских аэродромов, — Себринг,

МакДилл, Беверли, Моффет, Оук-филдс и других. Другими словами, он всегда был там, где Клуб спортивных автомобилей Америки, Калифорнийский клуб спортивных автомобилей и Автоклуб Соединенных Штатов проводили свои соревнования. Это было время, когда богатые люди вроде Бриггса Каннингхэма, Темпля Бу-элла и Аллена Гиберсона покупали себе Ferrari, а потом нанимали отважных молодых людей, чтобы они от их имени участвовали в гонках. Эмигрант из Неаполя Тони Парравано, сделавший себе состояние на постройке домов, магазинов и муниципальных зданий в Детройте и Лос-Анджелесе, неоднократно посылал в Модену водителя из Техаса по имени Кэролл Шелби, возложив на него миссию по закупке Ferrari, только что вышедших с фабрики. Вплоть до своего внезапного исчезновения в конце 50-х Тони Парравано являлся поставщиком новейших Ferrari для амбициозных молодых людей, желавших сделать себе имя в мире гонок. Парравано и сам ездил в Маранелло, где встречался с Энцо Феррари. Но чаще всего организатором подобных трансатлантических сделок был Кинетти, который создал в Штатах сеть агентств по продаже итальянской автотехники и больше чем кто-либо сделал для пропаганды достижений «Скудерии Феррари». «Необходимо признать, что именно этому человеку Феррари обязан успехами своих автомобилей в Штатах», — писал Рене Дрейфус, который до войны участвовал в гонках в составе «Скудерии», а потом стал известным нью-йоркским ресторатором. Когда Билл Харра из Рино купил контору Джонни фон Неймана, занимавшегося продажей дорогих импортных автомобилей на Западном побережье Штатов, ему пришлось платить Кинетти комиссионные за каждую реализованную машину этой марки. Боб Гроссман, гонщик и агент по продажам экзотических машин в штате

Нью-Йорк, при посредничестве все того же Кинетти занимался набором водителей из американских команд, желавших участвовать на Ferrari в гонках в Ле-Мане, Себринге и других автомарафонах. «Из-за большого числа кандидатов у нас в боксах царил настоящий хаос, — писал Боб незадолго до смерти Кинетти. — Бывало, даже за полчаса до начала гонок мы не знали точно, кого вносить в список участников, кто будет входить в экипаж той или иной машины и с какой позиции она будет стартовать. Но все в конце концов так или иначе устраивалось. Этот парень (Кинетти) был настоящим докой по организационной части и умел договариваться с людьми. Мы называли его Лисом» .

В 1953 году Хилл вместе со своим приятелем Ричи Гинтером, ветераном корейской войны, впервые участвовал в гонке «Саггега Panamericana», а в следующем году занял в ней первое место. Его выкрашенная белой краской Ferrari с объемом двигателя 4,5 литра обошла только что доставленную из Маранелло Ferrari Coupe 4,9 литра, которой управлял представитель «Скудерии» Умберто Мальоли. В 1955 году благодаря протекции Кинетти Хиллу удалось встретиться с Энцо Феррари, который предоставил ему возможность принять участие в гонках «24 часа Ле-Мана», а на следующий год — в тысячемильных гонках в Буэнос-Айресе. Это были плохо организованные соревнования, в которых Хиллу и его второму пилоту Оливье Жендебьену удалось тем не менее занять второе место. После этого Хиллу стали предлагать контракты на участие в гонках на большие дистанции, но Хилл, стремившийся попробовать свои силы в Гран При, от контрактов отказался и еще два года обивал пороги офисов известных команд, предлагая свои услуги в качестве гонщика. В конце 1957 и в начале 1958 года фортуна наконец повер!гулась к нему лицом — в

компании с Коллинзом он выиграл Гран При Венесуэлы, тысячекилометровые гонки в Буэнос-Айресе и 12-часовые гонки в Себринге. Потом, снова объединившись с Жендебьеном, он выиграл «24 часа Ле-Мана» и получил возможность принять участие в европейских Гран При — в Монце и Касабланке.

К сезону 1959 года Феррари нужно было создавать команду практически заново. Все его опытные гонщики погибли, а восходящая звезда — граф Вольфганг фон Трипе — на некоторое время впал у него в немилость. В этой связи Хилл и его напарник Жендебьен надеялись без излишних проволочек стать полноправными членами «Скудерии». Поскольку финансовые проблемы компании Maserati не позволили ей сохранить заводскую команду, а Vanwall после скандала, связанного с гибелью Люис-Эванса, и вовсе прекратила свое существование, Феррари удалось заполучить в свои ряды таких опытных гонщиков, как Жан Бера и Тони Брукс. Брукс, в прошлом врач-дантист, был человеком скромным, на лихого летчика-истребителя отнюдь не походил и в команде Vanwall находился на вторых ролях — его вечно затенял Стирлинг Мосс, баловень британской прессы и публики. При этом Брукс, управляя машиной, собранной в одном из гаражей Суррея, выиграл в 1955 году гонки «свободной формулы» в Сиракузах и стал первым английским пилотом, выигравшим на английской машине Приз Континента. В 1958 году Брукс на машине марки Vanwall выиграл Гран При в Спа, на Нюрбургринге и в Монце.

В команду Феррари, кроме Хилла, вошел еще один житель Калифорнии — Дэн Герни, бывший спецназовец и очередной протеже Луиджи Кинетти. Он приехал в Модену на крохотном Volkswagen Beetle, прихватив с собой жену и двоих детей. На тестах он продемонстри

ровал такое виртуозное мастерство в вождении, что Феррари сразу же подписал с ним контракт. Нельзя, однако, сказать, чтобы контракт был слишком щедрый. Хотя жизнь в Эмилии стоила сравнительно недорого, заработок Герни — 163 доллара в неделю плюс 50 процентов призовых — крупным гонораром никак не назовешь. Впрочем, парни из Калифорнии приехали в Италию главным образом для того, чтобы водить машины Феррари, и деньги было последнее, о чем они думали, поступая в «Скудерию».

Хотя инженер Кити и пилоты фирмы не раз говорили своему боссу, что будущее гоночного автомобилестроения за машинами с задним расположением двигателя (вроде Cooper), Феррари ничего не желал слушать. Более того, он отдал приказ выпустить для нового сезона модернизированную модель Dino 246. Феррари был противником радикальных изменений и полагал, что задача дизайнера — всемерно улучшать и совершенствовать конструкцию, которая зарекомендовала себя на предыдущих гонках. А еще он уделял большое внимание проблеме снижения веса. Так, «Дино» 1959 года получили новые корпуса из легких сплавов работы местного производителя Медардо Фантуцци, которого из-за удивительно изящных и рациональных форм выходивших из его мастерских кузовов называли в Моде не «наш Микеланджело». Однако проблема снижения веса воспринималась в Маранелло слишком буквально — не так, как в Англии, где считалось, что для создания «идеального» гоночного автомобиля прост снизить вес недостаточно. К примеру, инженеры Колин Чепмен и Джон Купер уделяли главное внимание соотношению между весом и мощностью. Таким образом, «Дино» выглядела классическим гоночным автомобилем и казалась перлом творения. Но стоило только сравнить ее с новей

шими английскими разработками вроде Cooper и Lotus, как у стороннего наблюдателя начинало складываться впечатление, что «Дино» основательно устарела и явилась словно из прошлой эпохи. Несмотря на это, в Реймсе Брукс пришел первым, а Хилл — вторым. Эту победу можно целиком отнести на счет удачного двигателя V6, выдающиеся характеристики которого отчасти компенсировали недостатки шасси и компоновки. В Реймсе из команды ушел Бера — причем при весьма скандальных обстоятельствах. Обидевшись на Феррари, который, по обыкновению, отказался назвать гонщика команды номер один — а Бера в глубине души считал лидером команды себя, — француз подал на босса официальную жалобу, где утверждалось, что тот заставляет своих гонщиков ездить на машинах, ходовая часть которых собрана из поврежденных шасси разбитых в прошлом году автомобилей. Не удовлетворившись официальной жалобой, Бера на парадном обеде в честь победы Брукса при всей команде бросил эти обвинения в лицо спортивного менеджера команды Тавони. Когда Феррари об этом узнал, Бера был немедленно уволен. Через четыре месяца на гонках в Афусе Бера, выступая за рулем спортивного Porsche, потерял управление, вылетел с трассы и разбился насмерть. «Он был эгоистом до мозга костей, — писало нем тридцать лет спустя Кити, — и ничто, кроме собственной особы, его не интересовало. Увольняя, мы лишь предоставили его своей судьбе» . К всеобщему удивлению, Феррари (возможно, желая сгладить неприятное впечатление от высказывания своего сотрудника в адрес Бера) отзывался о нем куда более уважительно и даже назвал «самым талантливым после Ви-миля французским гонщиком из тех, что выступали за «Скудерию».

На Нюрбургринге гонщики «Скудерии» повторили

свой успех: Брукс снова занял первое место, а Герни и Хилл соответственно второе и третье. Эту победу опять-таки следует отнести на счет хорошего, надежного двигателя, а также на счет конструкции, которая, вопреки утверждению Бера, оказалась весьма прочной, что было немаловажно при езде на пределе возможностей по такой трудной трассе. Но в Монце, где Брукс рассчитывал занять первое место, изготовленное на фабрике в Маранелло сцепление сгорело прямо на стартовом поле; начиная с этого времени героями Гран При стали Брэбэм из команды Cooper, выигравший три гонки, и одержавший две победы Мосс, выступавший частным образом при финансовой поддержке предпринимателя Роба Уокера. Брукс лишился последнего шанса получить чемпионский титул на гонках в Уоткинс-Глен, где он, после того как его ударил в хвост фон Трипе, заехал в боксы, чтобы определить полученные машиной повреждения. Итальянская пресса подвергла это его решение беспощадной критике, поскольку Брукс в результате занял лишь третье место, а победителем гонок и чемпионом мира стал Брэбэм. Полемизируя с прессой, Брукс писал: «Бездумный, непросчитанный риск сродни самоубийству, и я, как человек религиозный, считаю это для себя неприемлемым». Феррари же — как и большинство итальянской публики — считал риски такого рода неотъемлемой частью профессии гонщика. «Брукс, который ушел из гонок, чтобы стать автодилером или дантистом — не помню точно кем, — с долей пренебрежения писал позже Энцо, — зарекомендовал себя как водитель думающий и имеющий свой стиль. При этом он был чрезмерно осторожен, чем немало навредил себе — да и другим гонщикам команды». Брукс после этого ушел из «Скудерии» и, хотя участвовал в гонках еще два года, на верхнюю ступень

подиума так больше и не поднялся. Рассуждая о сезоне 1959 года, Брукс говорил, что Ferrari Dino, на котором ему довелось ездить, был лучшей гоночной машиной 50-х. При этом он обыкновенно добавлял, что на «Дино» эра машин с передним расположением двигателя закончилась.

К неудовольствию большинства гонщиков, машины с передним расположением двигателя доминировали в «Скудерии» и во время сезона 1960 года. Начиная с этого года фирма Феррари стала официально именоваться SEFAC (Societa Esercizio Fabbriche Automobili e Corse) — вместо AAC (Auto-Avia Construzioni). Внеся в развернутое название фирмы слова «общество» и «экспериментальная» (societa, esercizio), Феррари хотел тем самым избежать судебных исков, которые сыпались на него лично в связи с многочисленными катастрофами, случавшимися в конце 50-х с его гонщиками и машинами. Однако автомобили, производившиеся на фирме Феррари, особых изменений не претерпели. По этой причине Дэн Герни, выступавший за внедрение новой техники, поругался со своим боссом и ушел в команду BRM (Британские гоночные автомобили). На освободившееся место пришел другой американец — Ричи Гинтер, который в свое время в гонках в Мексике выступал вместе с Хиллом. Это был большой поклонник гонок и машин марки Ferrari, обладавший к тому же незаурядной отвагой и острым, пытливым умом. Поступив на должность младшего водителя, он довольно скоро попал в поле зрения Кити и его помощника Франко Рокки, которые, заметив склонность американца к технике, предложили ему стать по совместительству тест-пилотом «Скудерии». Через некоторое время из экспериментального цеха «Скудерии» выкатили первую машины фирмы с задним расположением двигателя, которую Гинтеру и

пришлось испытывать. Чуть позже Гинтер на этом прототипе, который очень напоминал поставленную кормой вперед старую «Дино», принял участие в Гран При Монако — правда, без особого успеха. Первый значительный успех пришел к нему в Монце, в гонке, участвовать в которой отказались англичане, сославшись на плохое покрытие трассы. Гонщики Ferrari воспользовались этим обстоятельством; в результате Хилл занял первое место, а Гинтер и Вилли Мересс (новый пилот-бельгиец) — соответственно второе и третье. Пятым пришел фон Трипс, управлявший Ferrari Формулы-2 с задним расположением двигателя.

Поскольку от участия в Гран При США Феррари отказался, победа в Монце стала последним крупным успехом автомобилей с передним расположением двигателя с объемом 2,5 литра. В первых гонках сезона 1961 года появились уже совсем другие машины, построенные в соответствии с новыми требованиями. Объем двигателя был уменьшен до полугора литров, а сам двигатель располагался сзади. Новые Ferrari представляли собой развитие модели Формулы-2, на которой фон Трипс выступал в Монце. Двигатель, хотя и облегченный и с уменьшенным объемом, стоял на этих машинах все тот же — V6, из-за чего машина получила наименование Dino 156. Правда, из-за двух радиаторов, расположенных в носовой части машины под углом друг к другу, механики тут же окрестили 156-ю «акульим рылом», как она и прозывалась до конца своих дней. Длинный острый «акулий нос» новинкой не являлся — впервые он появился на одной из модификаций Maserati 250F, принадлежавшей американцу Темплю Буэлу. Инженеры Ferrari, как это часто бывало, просто позаимствовали приглянувшееся им инженерное решение — тем более Maserati с «акульим рылом» в серию так и не пошла.

В сущности, такой обтекатель с точки зрения аэродинамики сколько-нибудь значимого прироста в скорости не обеспечивал и был в значительной степени чисто декоративным элементом.

Помимо новой модели Формулы-1 с двигателем уменьшенного объема, расположенного сзади, стали появляться машины, соответствовавшие по литражу старым требованиям — но с двигателем, также расположенным сзади. Эта формула получила название «Межконтинентальной». Предполагалось, таким образом, участие в двух формулах сразу. Феррари, однако, от участия в соревнованиях в «Межконтинентальной» формулы отказался и сосредоточил все свои усилия на развитии Формулы-1. Это мудрое решение, направленное на единение сил и средств команды, позволило «Скудерии» в 1961 году добиться немалых успехов. Фактически Трипs, Гинтер и Мересс доминировали на трассах весь этот сезон. Преимущество новых Dino 156 над конкурентами с особой наглядностью было продемонстрировано на гонках в Реймсе, где Феррари предоставил одну из своих машин в распоряжение новой «Федерации итальянских гонщиков». «Федерацию» создали небольшие автопроизводители, стремившиеся, по словам ее организаторов, «воспитать новое поколение итальянских гонщиков, которое было бы достойно памяти погибших Аскари, Кастелотти и Муссо». Один из представителей «Федерации», сын миланского промышленника Джанкарло Багетти, успел уже опробовать Dino 156 в гонках «свободного класса» в Сиракузах, где обставил управлявшего Porsche Герни. В Реймсе, приняв участие в первом в своей жизни этапе чемпионата мира, Багетти, воспользовавшись тем обстоятельством, что все машины «Скудерии» из-за технических неполадок сошли с трассы, занял первое место, обогнав

после упорной борьбы гонщиков Porsche Герни и Йо Бонньера. «Трудно представить, чтобы новичок Гран При смог составить конкуренцию опытным пилотам в этом классе. Тем не менее Багетти не только не совершил ни единой ошибки, но сумел на последних нескольких кругах обойти одного за другим всех своих маститых соперников», — с восхищением писал обозреватель журнала Motor Sport Денис Дженкинсон. Феррари назвал Багетти «будущим Варци», но не забыл добавить, что молодому гонщику «еще только предстоит обрести целеустремленность последнего». По-видимому, Багетти этой самой целеустремленности так и не обрел, поскольку победа в Реймсе так и осталась его единственной победой в гонках Гран При. Тем не менее он вошел в историю как единственный водитель, сумевший выиграть Большой приз во время своего дебюта в гонках такого класса.

Если Багетти напоминал Феррари о Варци, то, глядя на другого гонщика, он по крайней мере дважды за этот сезон вспомнил о Нуволари. Интересно, что оба раза это происходило, когда его команда терпела поражение. У Энцо давно уже сложилось самое высокое мнение о Стирлинге Моссе, и он не мог себе простить, что в 1951 году упустил шанс заполучить его себе в команду. Теперь, сидя у себя дома в Модене, он вынужден был наблюдать по телевизору, как Мосс, управляя четырехцилиндровым Lotus Climax устаревшего дизайна, без всякой помощи со стороны товарищей по команде (Мосс выступал один) обходил одного за другим его лучших гонщиков — сначала в Монте-Карло, а потом — на Нюрбургринге. Это были сложнейшие трассы, где индивидуальное мастерство пилота ценилось превыше всего.

Мосс, которому исполнился тридцать один год, в

этом сезоне находился в расцвете своего мастерства. Готовясь к гонкам в Монте-Карло, где ему противостояли лучшие гонщики мира и Европы, он, чтобы облегчить свой Lotus, снял с него боковые панели. После этого он два с половиной часа мчался по узким улицам города на, как тогда говорили, «десяти десятых» — то есть максимальной скорости, ни на мгновение не позволяя себе расслабиться. Гонщики «Скудерии Феррари» упорно преследовали Мосса на протяжении всей дистанции, но даже Ричи Гинтер, который несколько последних кругов в буквальном смысле висел у него на хвосте, пересек финишную линию лишь через три с половиной секунды после англичанина. Что же касается Хилла и фон Трипса, то они безнадежно отстали. На фотографии, сделанной после окончания гонок, зафиксирован момент, когда совершенно обессилевшего Ричи Гинтера на руках вынимают из кокпита. Это показывает, насколько изматывающими могли быть для пилота такого рода соревнования. На другой фотографии изображен входящий в поворот Мосс, нежно касающийся рулевого колеса кончиками пальцев: можно подумать, что это скрипка из Кремоны, а не обыкновенная эбонитовая «баранка».

В Германии, на Нюрбургринге, Мосс повторил свой успех. На этот раз на его Lotus был установлен новый кузов — более легкий и обтекаемый, хотя механическая «начинка» машины по-прежнему не соответствовала требованиям времени. В день гонок пошел дождь, который свел на нет все преимущества более мощных и скоростных Ferrari и позволил Моссу продемонстрировать все свое потрясающее мастерство водителя. Только две машины из команды Ferrari дошли тогда до финиша, причем самый удачливый пилот «Скудерии» — фон Трипс отстал от Lotus Мосса на двадцать с лишним секунд.

Впрочем, на более современных трассах, где скорость и мощность машины играли ведущую роль, Мосс уступал фон Трипсу или Хиллу, расплачиваясь, таким образом, за несовершенство своего болида. К тому времени, когда должна была состояться решающая гонка в Монце, граф фон Трипс победил в Бельгии, а сын почтмейстера — в Британии. В Монце, где машин английского производства было очень мало, «Скудерия Феррари» чувствовала себя хозяйкой положения. Как обычно, ее гонщики до самого последнего момента не знали точно, кого Феррари введет в состав для усиления «Скудерии», и были немало удивлены, обнаружив на стартовом поле новичка — Рикардо Родригеса, который ухитрился на квалификационных заездах занять второе место и теперь стартовал из первого ряда вместе с фон Трипсом. Девятнадцатилетний Рикардо и его старший брат Педро — сыновья крупного промышленника из Мехико-Сити, тратившего по 80 ООО долларов в год на продвижение своих отпрысков к вершинам автомобильного Олимпа, — попали в Европу с подачи все того же Кинетти. Как говорят, он сумел разглядеть в молодых людях незаурядный талант и предложил им принять участие в автогонках на дальние дистанции — в Себринге и Ле-Мане, где они отлично себя зарекомендовали. Особенно хорош был Рикардо, обладавший всеми задатками первоклассного пилота, а также завидным мужеством. Благодаря протекции Кинетти он был включен в состав «Скудерии» в Монце и получил в свое распоряжение машину Формулы-1. Подобно всем остальным Ferrari, она обладала редуктором с высоким передаточным числом, что должно было, по мнению инженеров, обеспечить болиду повышенную скорость на всех режимах, хотя на старте из-за этого была возможна пробуксовка. Вероятно, именно по этой причине в число лидеров на первом круге попал и

Джим Кларк — молодой английский пилот, управлявший четырехцилиндровым Lotus Climax. Участвовавший в гонках Гран При второй год, Кларк успел заработать устойчивую репутацию яркого, талантливого гонщика, но в данном случае никто не сомневался, что из-за несовершенства своего болида он вровень с Ferrari долго не продержится. Когда гонщики во второй раз подходили к повороту «Параболика», за которым открывался прямой как стрела участок трассы, лидирующая группа состояла из Хилла, Гинтера и Родригеса; непосредственно за ними шли Кларк и фон Трипе. На подходе к повороту граф, стремясь занять место в группе лидеров, стал обходить с внутренней стороны Кларка. При этом его Ferrari соприкоснулась с машиной англичанина. От удара Lotus закрутился на месте, а машину фон Трипса отбросило влево — в сторону стоявших на обочине болельщиков. Перевернувшись несколько раз в воздухе, Ferrari фон Трипса протаранила стальной отбойник и врезалась в толпу, нанеся смертельные ранения четырнадцати зрителям. Фон Трипе, которого выбросило из кокпита, погиб на месте.
Хилл наблюдал аварию в зеркале заднего вида. «Выглядело все это не лучшим образом, — отмечал позже американец, — но и не хуже, чем это бывает в подобных случаях. В том сезоне аварий было множество, но жертв до сих пор не отмечалось, так что я особенно не волно-

вался и вновь сосредоточился на гонках». В результате Хилл выиграл заезд и стал первым американцем, добившимся чемпионского титула в гонках Гран При. Однако его триумф был омрачен известием о смерти фон Трипса и четырнадцати ни в чем не повинных зрителей. В прессе снова поднялась шумиха. Моралисты осуждали гонки в целом и владельца «Скудерии Феррари» в частности. При этом критики автоспорта напрочь отказы

вались принимать в рассуждение то обстоятельство, что недавнее столкновение самолетов в воздухе унесло куда больше жизней, чем авария на автодроме в Монце. В авиакатастрофе погибли 68 пассажиров, летевших на американском авиалайнере DC-8, и 77 человек из экипажа французской Caravella. В скором времени состоялись похороны фон Трипса, в которых участвовали Хилл и Гинтер. В составе похоронной процессии они сопровождали гроб с телом своего товарища от ворот принадлежавшего его семье старинного замка Бург Хем-мерсбах до кладбища, расположенного рядом с приходской церковью.
Из-за трагедии в Монце, а также по той причине, что чемпион уже был назван, Феррари отказался от поездки в Америку на последние гонки сезона в Уоткинс-Глен. Американец, таким образом, был лишен возможности продемонстрировать свое мастерство на родине. Феррари, впрочем, было на это наплевать — он не больно-то жаловал Фила Хилла и в своих мемуарах отзывался о нем как о «довольно заурядном гонщике». При этом Энцо просто не мог не заключить с ним договора на следующий сезон — как-никак, Хилл стал об-ладателем чемпионского титула, а кроме того, трижды выигрывал на его машинах 24-часовые гонки в Ле-Ма-не. Уже после того, как договор был подписан, Хилл, к большому для себя удивлению, обнаружил, что из «Скудерии Феррари» стали один за другим уходить ценные сотрудники, с которыми он работал и которых хорошо знал лично.

В Маранелло наблюдалось некое подобие «великого исхода»: за последние несколько недель 1961 года уволилось почти все руководящее звено фирмы — инжене

ры Карло Кити, Джотто Биццарини, Федерико Джибер-ти и Фаусто Галацци; спортивный менеджер Ромоло Та-вони и коммерческий менеджер Джиролами Гардини; ушли также финансовый директор Эрмано Делла Каза и менеджер по кадрам Энцо Сельми. Чтобы избежать возможного скандала и кривотолков, в Маранелло в срочном порядке было издано специальное коммюнике. В этом документе Феррари объявил всему миру, что его сотрудники «уволились в знак солидарности с бухгалтером Гардини, которому было отказано от места по причине безосновательных и оскорбительных обвинений, выдвинутых им против главы фирмы в присутствии мистера Луиджи Кинетти, генерального представителя «Скудерии» в США». В заключительных строках коммюнике Феррари подчеркнул, что, как бы этот уход ни выглядел со стороны, проблема эта второстепенная и на практической деятельности фирмы не отразится.

На самом деле руководящие сотрудники «Скудерии» уволились с фирмы совсем по другой причине. После смерти Дино синьора Лаура Феррари, находившаяся прежде в тени, неожиданно для всех стала все чаще и чаще приезжать в Маранелло и совать нос во все дела фирмы. В особенности же ее занимала финансовая сторона деятельности предприятия. В скором времени ее присутствие стало нервировать и раздражать сотрудников, которые рассматривали ее вмешательство в дела фирмы как прямое покушением на свои права. И это при том, что все ее попытки руководить персоналом и контролировать его действия были абсолютно некомпетентными. Феррари старательно делал вид, что ничего особенного не происходит, и смотрел на визиты жены сквозь пальцы до тех пор, пока возмущение сотрудников не прорвалось наружу. «Она частенько приезжала на фабрику, — писал о Лауре биограф Кити Оскар Орс

фичи. — Неожиданно приезжала, можно сказать, сваливалась как снег на голову. Уверяла, что отлично разбирается в финансовых вопросах, не пропускала ни одной сделки, ни одного заседания, удивляя сотрудников неожиданными комментариями по ходу дела».

«Странная это была женщина, — вспоминала секретарша Феррари Бренда Вернор, — вечно стремилась сэкономить на мелочах. К примеру, она привозила с собой салями и ела бутерброды в цеху вместе с рабочими, хотя напротив был ресторан. Сумасбродство это было какое-то, а не экономия. А еще она своими придирками доводила Тавони до белого каления, и он на дух ее не переносил». Инженер Кити писало ней так: «У этой женщины не было ни малейшего представления о дипломатии. Не было у нее и других важных качеств, необходимых супруге человека такого масштаба, как Феррари. Но Феррари был ужасно сентиментален и во всем ей потворствовал — только потому, что она была матерью его ребенка».

В один из своих визитов синьора Лаура учинила Гардини и Делла Каза шумный скандал и так разошлась, что отхлестала первого по щекам. Это, что называется, стало началом конца. Были, разумеется, и другие причины, заставившие сотрудников «Скудерии» подыскивать себе новое место работы. К примеру, Феррари вызвал всеобщее возмущение тем, что после одержанных Хил-лом и Гинтером побед попытался навязать им новый контракт, где была проставлена сумма, которая была меньше прошлогодней. Когда же Гинтер в ответ на это заявил, что уйдет от него в BRM, Феррари позвонил на проходную и велел охране при выходе его обыскать. Кроме того, Феррари не позволил Тавони и Кити поехать на похороны к фон Трипсу. Позже Кити осознал, что Феррари сделал это из-за страха перед журналиста

ми. Он боялся, что его сотрудники, давая интервью, скажут что-нибудь лишнее относительно катастрофы в Монце. К концу 1961 года обстановка в «Скудерии» накалилась до предела — в том числе и из-за денег. Старшие сотрудники попросили прибавку, наивно полагая, что успешно завершившийся сезон заставит Феррари хоть немного раскошелиться. Феррари, однако, поднимал зарплату только в том случае, когда был убежден, что без этого не обойтись. Обыкновенно же он давал своим людям понять, что в Италии желающих занять их место предостаточно. Но на этот раз он получил коллективное письмо, подписанное почти всеми его сотрудниками. Феррари прочитал письмо, понял, что руководство «Скудерии» подняло против него бунт, и, чертыхнувшись, захлопнул двери своего кабинета прямо перед носом у просителей.

Интересно, что через тридцать дней после своего скоропалительного ухода Джиберти и Делла Каза снова вернулись на фирму и попыток бунтовать против своего босса больше не предпринимали. Феррари же сделал вид, будто ничего не случилось, и позволил им возобновить работу. Но это была, что называется, «старая гвардия». Все остальные «дезертиры» осели на других фирмах и предприятиях, а Кити и Гардини даже сделали попытку организовать новую компанию по модернизации для гонок различных спортивных и туристических автомобилей. В этом начинании их поддержали три состоятельных человека. Первым откликнулся на их предложение аристократ граф Джованни Вольпи ди Мисурата, имевший собственную гоночную команду «Скудерия Серениссима», пилоты которой ездили на автомобилях марки Ferrari. Вторым спонсором был тосканский промышленник Джорджо Билли, а третьим — Хайме Ортис Патино, владелец боливийских оловянных рудников.

Феррари между тем зализывал раны: пытался восстановить структуру компании, которая основательно пострадала после ухода ее руководящего звена. Для прессы было сделано вдохновляющее объявление, что в 1962 году компания собирается выпустить более шестисот спортивных автомобилей разных классов. Это было вдвое больше того, что фабрика произвела двумя годами раньше. Феррари не сомневался, что такие машины, как тип 250 GT и модель 410 Super America, вызовут среди знатоков автотехники настоящий фурор — ведь над их кузовами трудились лучшие конструкторы и художники известных дизайнерских фирм «Скальетти» (Молена), «Туринг» (Милан) и «Пининфарина» (Турин). В Маранелло по-прежнему не было отбоя от посетителей. Среди клиентов «Скудерии» встречались такие знаменитости, как кинозвезды Марчелло Мастрояни и Моника Витти, пианист Артуро Бенедетти Микеланд-жели, дирижеры Артуро Тосканини и Герберт фон Ка-роян, а также особы королевской крови — шах Ирана, бывший король Бельгии Леопольд, принцесса Мария-Габриэлла Савойская и самый давний и преданный клиент Феррари принц Бернгард Нидерландский. Принц Бернгард посылал Энцо поздравительные телеграммы всякий раз, когда его команда выигрывала Гран При; жена принца в этой связи говорила, что ее супруг считает столицей Италии не Рим, а Маранелло.

Зимой Феррари посетил еще один гость: знаменитый британский гонщик Стирлинг Мосс, которого Энцо частенько сравнивал с Нуволари и с помощью которого надеялся быстро поправить свои дела. Феррари попотчевал Мосса обедом в ресторане «Каваллино», а потом сделал ему предложение, какого до сих пор никому еще не делал — даже Нуволари. Он сказал: «Расскажите мне о машине, на какой вы хотели бы ездить, и я вам ее по

строю». С тех пор как у Мосса десять лет назад вышла стычка с Феррари в городе Бари, англичанин крайне редко садился за руль автомобиля этой марки. Но, как говорится, редко, да метко. К примеру, он дважды выигрывал кубок «Турист Трофи» в Гудвуде на принадлежавшей Робу Уокеру Ferrari 250 GT. Второй раз победа словно сама шла Моссу в руки и далась ему так просто, что в пути он включил радио и стал слушать взволнованный рассказ комментатора о ходе соревнований. Надо сказать, что Мосс при всех своих талантах не умел одного — выбирать перспективную команду. Четыре года подряд он заканчивал чемпионат вторым и третьим — на протяжении трех лет. Подобно многим болельщикам Мосса, Феррари считал, что англичанину не хватает удачи и он, очень может быть, так никогда чемпионом и не станет. Моссу, возможно, и впрямь не хватало удачи, зато самомнения и независимости в его характере было с избытком. На предложение Феррари он ответил так: «Я поеду на вашей машине, но при условии, что вы передадите ее Бобу Уокеру и выкрасите в его «фирменный» темно-синий цвет. Вашим людям останется лишь поддерживать машину на ходу и при необходимости ремонтировать». Феррари, на удивление, согласился. Потом они обсудили с англичанином проект соответствующего договора, а также кое-какие планы на будущее. Феррари хотел, чтобы Мосс участвовал в гонках на принадлежавших его компании спортивных машинах и машинах класса «Гран Туризмо». Феррари торжествовал: он не сомневался, что рано или поздно Мосс будет одним из его гонщиков. Прологом к будущему сотрудничеству этих двух упрямцев должны были стать двенадцатичасовые гонки в Себринге 25 марта 1962 года. Моссу предложили управлять принадлежавшей Кинетти Ferrari 250 Testarossa вместе с Иннесом Айрлэндом.

Поначалу гонка складывалась для молодых людей довольно удачно, но позже их дисквалифицировали — за то, что они сменили тормозные колодки чуть раньше, чем это дозволялось правилами. В понедельник, 24 аире-ля, — ровно за месяц до начала открывавшего сезон Гран При Монако, Мосс, участвуя на Lotus во второразрядных соревнованиях в Гудвуде, неожиданно потерял управление, вылетел с трассы и получил серьезную травму черепа. Хотя Мосс, подобно Нуволари, поднимался на ноги после аварии довольно быстро, на этот раз период выздоровления затянулся. Проведя в госпиталях и реабилитационных центрах не менее года и наслушавшись всевозможных спекуляций на свой счет, Мосс решил наконец лично проверить, на что он годен. Однажды утром он удрал в Гудвуд, вывел из боксов свой Lotus и сделал на нем на разных режимах несколько кругов по испытательной трассе. Результаты этой проверки собственного здоровья «на прочность» оказались неутешительными, и Моссу ничего не оставалось, как объявить, что он уходит из гонок. Таким образом вопрос, насколько успешным могло оказаться сотрудничество между Моссом и Феррари, так и остался открытым.

Энцо Феррари заменил Кити молодым амбициозным дизайнером Мауро Форгъери. Новый главный инженер фирмы был сыном Реклюса Форгьери, который работал с Феррари в предвоенные годы и участвовал вместе с другими инженерами в разработке знаменитой модели Tipo 158. В пятидесятые годы Реклюс организовал строительство на территории Маранелло первого цеха металлических отливок. Это был важный шаг в истории компании, так как прежде она заказывала металлические отливки на других предприятиях. По слухам, Энцо Феррари заплатил за обучение сына Реклюса

в Болонском университете. Когда молодой Мауро окончил механический факультет, Энцо предложил ему место в своей компании в отделе новых двигателей. Хотя Мауро мечтал работать на авиационном предприятии Локхида в Калифорнии, отец убедил его принять предложение Энцо. Теперь Мауро было двадцать шесть лет, и у него за плечами был опыт работы над двигателем V6, главным разработчиком которого считался Кити. Назначая Мауро главным инженером, Энцо стремился вдохнуть в команду свежие силы. Ту же самую цель Феррари преследовал, подписывая соглашение с Эудженио Драгони — новым менеджером «Скудерии». Последний, к сожалению, оказался довольно-таки вредным типом и попортил гонщикам немало крови.

Драгони, сделавший себе состояние на косметике и фармацевтических препаратах, одно время руководил собственной гоночной командой, именовавшейся «Ску-дерия Сант-Амбруаз». Считалось, что он обладал особым чутьем на новые таланты. К примеру, Багетти, первый гонщик, принятый с его подачи в «Скудерию», выиграл в день своего дебюта гонки Гран При Франции. Лоренцо Бандини, второй гонщик, которого он ввел в команду, тоже, по его словам, был весьма многообещающим пилотом. Таким образом, к началу сезона в состав «Скудерии Феррари», помимо ветеранов Хилла, Мересса и Жендебьена, входили и новые пилоты: Багетти, Бандини и Рикардо Родригес. С машинами дело обстояло куда хуже: новые болиды по причине увольнения ведущих инженеров выпустить так и не удалось, и гонщикам пришлось ездить на модифицированных Форгьери автомобилях серии 156. Между тем английским производителям удалось к началу нового сезона создать новые мощные двигатели и выпустить новые модификации Lotus, BRM и Cooper. Это не могло не ска

заться на результатах. Наивысшим успехом команды Ferrari можно считать второе место Хилла в первой гонке сезона и два третьих — в последующих. Потом дела пошли еще хуже, и Феррари, воспользовавшись как предлогом забастовкой итальянских металлургов, решил своих гонщиков на Гран При Франции не посылать. Равным образом, он отказался от отправки своих машин и пилотов на непрофильные гонки в Соединенные Штаты, Южную Африку и Мехико-Сити. Положение складывалось тяжелое: команда, выигравшая в прошлом году чемпионский титул, в новом сезоне демонстрировала свою полную беспомощность. Репутацию команды поддерживали лишь успешные выступления в гонках спортивных автомобилей. Так, гонщики Ferrari выиграли 12-часовые гонки в Себринге, победили в Тарга-Флорио, тысячекилометровых гонках на Нюрбургринге и в «24 часах Ле-Мана». Как всегда, без трагедий не обошлось. В гонке в Мехико-Сити погиб Рикардо Родригес, который отправился в Мексику по собственной инициативе и, пытаясь выиграть в квалификационных заездах поул, вдребезги разбил свой взятый напрокат Lotus о бетонное ограждение. Лучший, по мнению Феррари, молодой гонщик «Скудерии» умер на глазах своих земляков, собравшихся на трибунах, чтобы его приветствовать.

Хилл осознал, что его карьере в «Скудерии» пришел конец, в Спа, где ему удалось занять лишь третье место. Победитель гонок Джим Кларк, выступавший на Lotus, обошел его больше чем на две минуты. Худшие предположения Хилла подтвердились, когда он подслушал происходивший в тот же вечер телефонный разговор между Драгони и Феррари.

«Ваш «великий чемпион», Коммендаторе, — сказал

тогда Драгони своему боссу, — не смог оказать англича-

нину ни малейшего сопротивления».
«Вот сукин сын», — подумал Хилл и решил, что ему пора подыскивать себе новое место работы. В конце сезона он принял предложение Кити и перешел в созданную им новую компанию ATS. Как выяснилось, это было худшее решение, какое Хилл когда-либо принимал. Несмотря на это, американец не жалел, что распрощался с Маранелло. «Феррари никогда меня особенно не ценил, — писал он. — Я, по его мнению, был недостаточно отчаянным человеком. Другими словами, не хотел за него, Энцо Феррари, умирать. Это правда. Жертвовать своей жизнью ради этого типа мне и впрямь не хотелось». Так Феррари лишился своего самого заслуженного американского водителя.

В скором времени в «Скудерию» прибыли два англичанина. Тот, что постарше, звался Майк Парке и был сыном председателя правления фирмы «Алвис». Работая в молодые годы инженером в компании «Хамбер», Парке все свое свободное время отдавал гонкам, чего, впрочем, старался не афишировать. Другой британец, Джон Сертис, родился в семье, глава которой увлекался мотоспортом и сумел привить это увлечение своему отпрыску. Окончив школу, Сертис стал мотогонщиком и добился на этом поприще немалых успехов. Кроме того, он отлично разбирался в технике. Майк Парке был принят в «Скудерию» на должность инженера, но мечтал о карьере гонщика. Сертис был зачислен пилотом, но считал, что его немалые технические знания помогут команде, находившейся в процессе реорганизации. Другими словами, когда эти два человека в конце 1962

года встретились в Маранелло, причина для конфликта между ними была уже обозначена.

Отец Паркса не хотел, чтобы его сын стал гонщиком. В связи с этим Майк поначалу прятал завоеванные им в гонках кубки в старом амбаре. Потом, когда его секрет выплыл наружу, он стал принимать участие в более крупных соревнованиях. В гонках «24 часа Ле-Мана» он управлял Ferrari 250GT, принадлежавшей полковнику Ронни Хоару — торговому представителю «Скудерии» в Британии. «Я полагаю, именно полковник Хоар познакомил его с Феррари, — писала Бренда Вернор, которая некоторое время была любовницей Паркса. — Старику Майк очень понравился. Должно быть, потому, что он не любил ходить вокруг да около, а всегда говорил ему правду. Короче, вел себя как подобает английскому джентльмену. К тому же Майк был очень хорошим инженером. Его все любили — особенно простые рабочие. Он умел говорить на моденском диалекте и обращался со всеми запросто, без церемоний. Ему было абсолютно все равно, кто перед ним стоял — слесарь или главный инженер фирмы».

К Сертису Феррари начал приглядываться еще два года назад — когда тот пересаживался с мотоцикла на автомобиль. Сертиса в Италии хорошо знали, поскольку он ездил исключительно на итальянских мотоциклах и был бессменным гонщиком команды MV, созданной графом Доменико Агуста. Надо сказать, мысль пригласить к себе бывшего чемпиона-мотогонщика чрезвычайно импонировала Феррари, поскольку напоминала ему о добрых старых временах: как-никак, Нуволари, Варци и Аскари тоже сначала были мотогонщиками. «Впервые я приехал в Модену еще в 1960 году, — вспоминал Сертис, — и встретился с Феррари в старом зда

нии «Скудерии». Помню, что в кабинете у него было темно, на стене висел портрет Дино, а над ним горела маленькая лампочка. Мистер Феррари сидел за столом в темных очках, и оставалось только удивляться, как ему удавалось что-либо сквозь них рассмотреть, поскольку в комнате и без того было хоть глаз выколи. Потом он мне сказал: «Мы готовы принять вас в состав команды. Сначала вы будете проводить испытания, потом будете участвовать в гонках на спортивных машинах, а уж потом — на машинах Формулы-1». После этого он зачитал мне список своих водителей — настолько впечатляющий, что я еще подумал: «А я-то ему зачем понадобился?» А потом он пригласил меня в Маранелло. Мне показали цех, где строились гоночные машины; объяснения давал Кити. Он ни словом не обмолвился о тренировочной программе для начинающих гонщиков, и я подумал, что мне браться за такое дело еще рано. Поэтому я сказал, что принять предложение мистера Феррари пока не могу. Мне сказали, что мистер Феррари подобное предложение во второй раз не делает. «Я дам согласие, когда буду готов», — твердо сказал я. Помнится, это мое высказывание ни у кого особого восторга не вызвало».

Сертис надеялся на следующий год сесть за руль Lotus в команде Колина Чеимена, но ему такой возможности не предоставили. Поэтому он участвовал в сезоне 1961 года, управляя Cooper, который выставлял на гонки некий частный предприниматель. Стоя где-то посреди стартового поля, он с завистью наблюдал за тем, как срывалась с места и уходила вперед Ferrari Фила Хилла, ставшего впоследствии чемпионом. Сезон 1962 года Сертис провел в попытках создать на паях со своим приятелем Эриком Бродли новую гоночную команду Lola. Хотя такого рода предпринимательская деятель

ность помогла ему освоить специальность менеджера, а также усовершенствоваться на поприще автодизайнера, со временем ему пришлось признать, что особых перспектив — из-за недостаточного финансирования — у новой команды не было. По этой причине, когда в конце 1962 года Феррари снова ему позвонил, Сертис решил с переходом в «Скудерию» не затягивать. «Мне сказали: «Говорят, вы хотите создать собственную команду? Так в чем же дело? Переходите к нам на должность старшего пилота — и действуйте. Все старики у нас ушли, и наша команда как раз переживает стадию реорганизации». Я подумал: а почему бы и нет? Время сейчас для этого самое подходящее». Потом новое руководство «Скудерии» затронуло вопрос оплаты. «Мне сказали: «Мы вам много платить не сможем, поскольку вкладываем все средства в команду и развитие производства». Это была' сущая правда. Фил Хилл работал фактически только за стол и кров. С другой стороны, я тоже жил в гостинице и платил за полный пансион фунт стерлингов в день. Приняв это во внимание, я еще раз все обдумал и... согласился. Я знал, что в Моде-не скидка мне обеспечена. Там стоит только сказать, что ты пилот Формулы-1 и работаешь у Феррари, как тебе тут же снизят цену на любой товар или услугу на пятьдесят процентов. К гонщикам итальянцы чрезвычайно щедры — и именно это мне в них больше всего и нравится».

В «Скудерии» Сертис познакомился с техническим директором фирмы Мауро Форгьери, инженерами-мотористами Франко Росси и Анджело Беллей, специалистом по коробкам передач Вальтером Сальварини, Михаэлем Маем, молодым швейцарским инженером, работавшим над проблемами непосредственного впрыска топлива, и старшими механиками Энером Векки и Джу

лио Борзари. Ближе всех Сертис сошелся с Вилли Ме-рессом, маленьким темноволосым бельгийским гонщиком, манере езды которого недоставало стабильности — на его счету было самое большое число аварий и даже раненые из числа зрителей. Ну и, конечно же, Сертис познакомился с менеджером фирмы Эудженио Драгони, о котором отзывался так: «Этот неудавшийся парфюмер был, что называется, человеком со связями. Куда они вели, в какие сферы, мне, признаться, так и не дано было до конца узнать».

А вели они прямиком в Турин — в концерн Fiat, чье руководство было весьма озабочено полученным Феррари от компании Ford предложением уступить 90 процентов своих акций за *18* миллионов долларов. Причин, почему Феррари после двадцати лет самостоятельного существования стал вдруг подумывать о продаже большей части своего достояния иностранцам, было ровным счетом три. Первая — Феррари не удовлетворяло состояние итальянской металлургической промышленности, которую постоянно лихорадило, что отражалось на поставках необходимых ему металлических конструкций, узлов и деталей. Вторая — уход большинства ведущих сотрудников ослабил фирму, и он не мог этого не понимать, хотя в силу привычки и продолжал делать вид, будто ничего особенного не произошло. Между тем ему было уже шестьдесят три года, и необходимость вечно тащить на себе воз неразрешимых проблем уже начала его утомлять. ***И*** третья — смерть сына и последовавший вслед за тем кризис в семье нарушили установленный им тонкий баланс отношений между супругой и матерью, с одной стороны, и его работой и личной жизнью — с другой. Скандалы множились; мать и жена в один голос требовали от Феррари, чтобы он поменьше работал и больше времени проводил дома.

Пока люди на всех углах обсуждали судьбу «Скудерии Феррари», в Италию прилетела делегация компании Ford, которая, прежде чем приступить к обсуждению условий сделки, собиралась провести основательную ревизию финансового положения компании.
20 мая 1963 года представители Ford после всесторонней проверки дел «Скудерии» составили проект соглашения, где, помимо всего прочего, говорилось, что «малейшее превышение ежегодного бюджета «Скудерии», составляющего отныне 450 миллионов лир (250 тысяч долларов), Феррари должен лично согласовывать с руководством компании». По словам Франко Гоцци, который присутствовал на этих переговорах, Феррари, прочитав проект, выхватил из кармана авторучку и, жирно подчеркнув фиолетовыми чернилами слова «должен» и «согласовывать», грозным голосом заявил, что «означенные условия сводят на нет обещанную ему компанией Ford полную свободу действий». Далее, если верить Гоцци, Феррари обрушил на американцев настоящий шквал оскорблений и ругательств, среди которых попадались выражения, «которые нельзя было отыскать ни в одном словаре». Потом он, опять-таки по словам Гоцци, повернулся к нему и негромко сказал: «Что-то есть хочется. Может, пойдем пообедаем?» С этими словами он вышел из комнаты, оставив состоявшую из четырнадцати человек делегацию компании Ford в полном недоумении относительно его дальнейших планов. И это не говоря уже о том, что американцы, на которых вылили целый ушат брани, чувствовали себя как оплеванные».
Генри Форд, узнав о нанесенном его сотрудникам оскорблении, выразился не менее энергично, чем Феррари: «В таком случае пошлите этого старого хрена куда подальше!»

Пока на «Скудерии» шли проверки и переговоры, продолжавшиеся в общей сложности двадцать два дня, руководство концерна Fiat, проанализировав мнение итальянской общественности и рассмотрев возможные негативные последствия этой сделки для концерна, пришло к выводу, что «продажа американцам жемчужины итальянского гоночного автомобилестроения крайне нежелательна». После этого Fiat на разных уровнях и через различных посредников начал предпринимать попытки договориться с Феррари. Одним из таких неофициальных посредников должен был стать племянник президента концерна Людовико Скарфиотти, которого менеджер команды Драгони с подачи руководства Fiat включил в состав «Скудерии».

Когда Сертис поглубже вник в дела «Скудерии Феррари», он сделал поразившее его открытие, что приоритетом фирмы являлось производство спортивных автомобилей — а отнюдь не машин Формулы-1, как он поначалу думал. «До сих пор я испытывал спортивную машину только один раз — когда меня волей случая занесло на фирму Aston Martin. Теперь же мне предстояло на основании всесторонних испытаний вынести свое суждение относительно перспективности целого ряда прототипов, среди которых не было ни одной машины Формулы-1. На вопрос, почему это происходит, ответ мог быть только один — из-за денег. В Италии было множество богатых и преуспевающих людей, готовых выложить немалые средства на покупку престижных спортивных автомобилей. Именно такого рода продажи обеспечивали процветание дельцов вроде Кинетти, для которых смена приоритетов была бы просто невыгодна».

Таким образом, Сертис первое время занимался почти исключительно испытаниями спортивных машин.

Когда же вставал вопрос об участии в Гран При, то о нем обыкновенно забывали, и на старт выходили совсем другие гонщики. Это обстоятельство мучило Сертиса и было для него до поры до времени главным источником раздражения и неудовлетворенности жизнью.

Как уже было сказано, при сложившемся положении вещей более всего в «Скудерии» страдала программа развития автомобилей Формулы-1. Форгьери, который отлично видел все достоинства новых Lotus и Cooper, делал все от него зависящее, чтобы привести конструкцию Ferrari в соответствие с современными требованиями. К примеру, полная переделка шасси позволила Сертису, которого допустили наконец к участию в гонках, выиграть Гран При Германии. При этом программа разработки нового мощного двигателя основательно отставала от расписания. Инженеры фирмы большую часть времени занимались подготовкой машин к гонкам в Себринге и Ле-Мане. «Как-то раз я им сказал: хотите добиться превосходства в Формуле-1, забудьте о спортивных машинах, — вспоминал Сертис. — Но мои слова унес ветер. Мистер Феррари придавал программе строительства спортивных автомобилей и машин класса «Гран Туризмо» чрезвычайно важное значение, поскольку они приносили ему основной доход». По этой причине машины Формулы-1 терпели неудачи, зато преимущество Ferrari в гонках на дальние дистанции было подавляющим. Гонщики «Скудерии» выиграли 12-часовые гонки в Себринге, тысячекилометровые гонки на Нюрбургринге и гонки «24 часа Ле-Мана» — все в течение одного сезона. На гонках в Ле-Мане Сертис тоже мог бы занять первое или второе место, но ему просто не повезло. Их с Мерессом машину, которая лидировала на протяжении четырех часов, во время пит-стопа залили горючим, что называется, под завязку. Не

много бензина пролилось даже в кокпит. Поэтому, когда машина снова выехала на трассу, довольно было малейшей искры, чтобы она вспыхнула. Она и загорелась — когда Сертис с силой ударил по тормозам. Как потом сказали, из-за заискрившего в тот момент контакта стоп-сигнала. Сертис отделался легким испугом, но его напарник Вилли основательно обгорел.

Мересс поправился как раз к старту Гран При Германии, где Сертис занял первое место. Бельгиец же на одном из печально известных холмов Нюрбургринга допустил ошибку, сошел с трассы, сбил стоявшего на обочине дежурного медика и в нескольких местах сломал себе руку. «Это был отличный водитель, — писал о бельгийце Феррари, — с несгибаемой волей к победе и очень смелый». Несмотря на эти теплые слова в адрес Вилли, Феррари больше его к гонкам Гран При не допускал. Хотя Мересс выздоровел, его карьера с тех пор покатилась под уклон. В сентябре 1969 года — через год после очередной катастрофы в Ле-Мане, после которой он две недели находился в коме, Мересс покончил жизнь самоубийством, приняв таблетки, содержавшие сильное снотворное. Сертис отзывался о своем приятеле очень тепло. «Вилли был хорошим парнем, хорошим другом, хорошим водителем, хотя звезд с неба и не хватал. Все свое время он отдавал гонкам, и ничего другого, кроме гонок и машин, у него в жизни в общем-то и не было. Когда он узнал, что больше ему в гонках участвовать не придется, ему, как я полагаю, просто расхотелось жить».

Несмотря на всевозможные проблемы, с которыми пришлось сталкиваться Сертису с того самого дня, как он появился в Маранелло, ему все-таки удалось в 1964 году выиграть чемпионский титул в Формуле-1. Надо сказать, он сделал это с блеском. Чего стоят хотя бы его

победы на Нюрбургринге и в Монце, где он побил таких знаменитых пилотов, как Джим Кларк и Грэм Хилл. А еще он выиграл гонки в Уоткинс-Глен в Америке, где управлял машиной, выкрашенной не в привычный командный алый цвет, а в бело-голубые тона Соединенных Штатов. Это из-за того, что Итальянская автомобильная ассоциация посчитала новую разработку Феррари модель 250 LM но соответствующей требованиям, предъявлявшимся к машинам этого класса. Тогда Феррари формально от участия в соревнованиях отказался и переправил машину за океан, где она появилась в гонках под флагом Северо-Американской гоночной команды, одним из спонсоров которой был Кинетти.
Всего за сезон 1964 года Сертис заработал 25 ООО фунтов, но политика компании по отношению к Формуле-1 по-прежнему вызывала у него невеселые чувства. В 1965 году «Скудерия» продолжала ставить на свои болиды прошлогодние двигатели серии V6, между тем как новый 12-цилиндровый оппозитный двигатель конструкции Форгьери, который Сертис считал самым перспективным из всех, что когда-либо производились на фабрике в Маранелло, все еще находился на испытательном стенде. Сертис, впрочем, своих мыслей не скрывал и при любом мало-мальски удобном случае подвергал политику компании критике. «Инженеров мои замечания коробили, но Старик воспринимал критику вполне терпимо. При этом он был ужасным догматиком. Указывая на какой-нибудь устаревший узел, он говорил что-нибудь вроде: «В свое время эта штука принесла успех Alfa Romeo. Значит, и у нас сработает как надо».
При всех своих недостатках Феррари считался одним из самых знаменитых автопроизводителей в мире. Когда американский режиссер Джон Франкенхеймер

задумал снять художественный фильм «Большой приз» с участием Ива Монтана и Франсуаз Харди, он сделал одним из центральных персонажей своей картины некоего итальянского автоконструктора, который обладал макиавеллиевским складом ума и был напрочь лишен жалости. В фильме эту роль играл Адольфо Челли — прекрасный актер, который, впрочем, был более известен за границей, нежели в Италии. В знаменитой картине «Тандерболт», посвященной приключениям агента 007, он сыграл негодяя по имени Ларго, который был главным противником Шона Коннери. У Челли были резкие черты лица, крючковатый нос, седые волосы и пронзительный, как у ястреба, взгляд. После знакомства с Челли Феррари принялся уверять всех и каждого, что этот актер не имеет с ним ни малейшего сходства, хотя сам, похоже, думал обратное. Более того, созданный Челли образ сильного, бескомпромиссного лидера очень ему импонировал, не говоря уже о том, что игра Челли немало способствовала упрочению мифа, имя которому было «Энцо Феррари». Кстати сказать, темные очки, которые Феррари не снимал даже у себя в кабинете и которые сообщали ему некий мрачный ореол и загадочность, тоже являлись составной частью этого мифа.
В 1965 году уже знакомый нам Порфирио Рубироза в последний раз стал «ньюсмейкером» номер один. Все эти годы он продолжал участвовать в гонках, беря Ferrari в аренду у Луиджи Кинетти. Разведясь с Дорис Дьюк, он вступил в связь с фотомоделью За-За Габор, любившей позировать фотографам в кабине большой 375 ММ Couper, на которой Руби в 1954 году участвовал в гонках «24 часа Ле-Мана». Потом Рубироза женился в четвертый раз — на Барбаре Хаттон. Он был ее пятым мужем, следующим после князя Игоря. Барбара, на

следница миллионов Вулворта, выписала новому мужу чек на три миллиона долларов, подарила Boeing B-25 — бомбардировщик Второй мировой войны, переделанный под частный самолет, и небольшой табунок пони, натренированных для игры в поло. Ну и, конечно же, несколько машин. Руби стал постоянным участником соревнований в Себринге и так называемых «Недель скорости Нассау» на Багамах. Последние соревнования можно назвать скорее непрекращающейся светской вечеринкой, нежели спортивным мероприятием. «Недели» вошли в моду у светской публики в конце 50-х годов. Их посещали даже такие асы, как де Портаго и Мосс, искавшие развлечений в перерыве между сезонами. После убийства диктатора Трухильо в 1961 году, его друга и покровителя, Рубироза жил относительно тихо, в основном курсируя между Техасом, Калифорнией, Парижем и Ривьерой. Если бы не колонки светской хроники в прессе, то о нем скорее всего забыли бы. Но вот газеты снова вышли с аршинными заголовками, где значилось его имя. Это произошло 6 июля 1965 года. Возвращаясь домой со светской вечеринки, которая затянулась до утра, Руби, сидя за рулем жемчужно-серой с сиденьями из красной кожи Ferrari 250 GT, потерял управление на авеню Королевы Маргариты и врезался в ствол росшего на обочине дерева. Удар был настолько силен, что водитель высадил головой ветровое стекло; при этом рулевое колесо размозжило ему грудь, и он, не приходя в сознание, умер. Ему тогда было 56 лет, и это был последний случай, когда его имя упоминалось в прессе наряду с названием его машины — Ferrari.

В 1965 году произошло еще одно знаменательное событие. Энцо и Лаура Феррари после сорока лет существования на втором этаже старого здания «Скудерии» перебрались в особняк, находившийся в двух шагах от

их прежнего жилища. Это был большой четырехэтажный дом, располагавшийся на углу Ларго Гарибальди сразу же за старой городской стеной Модены. Теперь у всех домашних Феррари были свои собственные просторные апартаменты. Энцо и Лаура поселились на первом этаже, а мать Энцо — на втором. В октябре все того же 1965 года случилось несчастье: Адальгиза Феррари, которой в то время было 93 года, подавилась крутым яйцом и присоединилась к мужу и внуку, покоившимся в фамильном склепе. Как говорил Феррари, он был для Адальгизы «источником гордости и радости, но одновременно причиной ее всегдашних страданий». По словам Феррари, она посвятила ему всю свою жизнь и до последнего дня была бесконечно ему предана.

Теперь Феррари обычно проводил утро в старом офисе, а ближе к полудню отправлялся на фабрику в Маранелло. В скором времени ему довелось побывать на открытии местной технической школы, которой было присвоено имя его сына. Она носила пышное название «Instituto Profecionale Stato per I'lndustria a l'artigianato Alfredo Ferrari» и была построена в сотрудничестве с Техническим институтом Корни, где учились Дино и Пьеро. Пьеро после окончания института тоже работал на фабрике, и это было постоянным источником споров в семье. Адальгиза, пока была жива, очень этому радовалась. Но Лаура была против. Она только раз видела этого юношу — во время одного из своих неожиданных визитов в офис, но крючковатый нос Пьеро, его отстраненный взгляд и высокая худая фигура не оставляли сомнений втом, в кого он уродился. Энцо снял для Лины и Пьеро новую квартиру на Виа Витторио Венетто — рядом с парком, неподалеку от принадлежавшего ему особняка. Теперь он проводил со своей второй семьей все больше и больше времени, даже ужинал там. Тем не

менее назвать жизнь Лины абсолютно счастливой было нельзя. «Я отдала этому человеку тридцать лет жизни, — говорила она Маргерите Бандини, жене Лорен-цо, — но мы ни разу не были вместе ни в кино, ни в театре. На Рождество он всегда дарил мне бриллиант; у меня скопилась целая шкатулка ювелирных изделий, которые мне некуда было надеть. Но больше всего мне хотелось, чтобы мы, ни от кого не прячась, хотя бы раз рука об руку сходили в ресторан». Тем не менее, и в жизни Лины были свои радости. Вместе с Энцо они ездили на уик-энды в Павулло — красивую горную деревушку чуть выше Маранелло. А еще они изредка навещали трех сестер Лины, которые, единственные в мире, принимали их как полноправную семейную пару.

Раз в год Феррари ездил в Монцу и наблюдал за квалификационными заездами перед началом Гран При Италии. Когда проходили испытания новой машины, он просил Пеппино отвезти его на автодром в Модене. Но за все эти годы он ни разу не побывал на английском автодроме и не наблюдал за испытаниями новейших машин, разработанных Чепменом или Купером. Феррари предпочитал, чтобы ему о новостях сообщали другие люди. «Старик добровольно отлучил себя от мира, — говорил Сертис. — Что же касается новостей, то он получал их, большей частью, в искаженном виде. Люди или боялись открыть ему глаза на истинное положение вещей, или старались передавать только такие сведения, которые, на их взгляд, могли доставить ему удовольствие. Другими словами, объективной информации он не имел и, делая те или иные выводы, опирался на данные, имевшие весьма сомнительную ценность».

Пытаясь приобщить команду к сферам современных технологий, где тогда задавали тон английские конструкторы, Сертис познакомил Феррари с британскими

специалистами, занимавшимися постройкой корпусов из стеклопластика, или, как его еще называли, фибергласа. Введение этой технологии должно было положить конец алюминиевому гоночному кузовостроению, что, понятное дело, особого энтузиазма у владельцев местных металлообрабатывающих мастерских вызвать не могло. Что же касается износостойких шин, то Сертис, чтобы разрешить эту проблему, обратился за содействием в компанию Firestone, имевшую большой опыт работы с американскими машинами класса «Индианаиолис». Этот визит Сертиса положил начало плодотворному сотрудничеству «Скудерии» с фирмой Firestone, продолжавшемуся до конца декады. Кроме того, Сертис выступил с инициативой, предложив Феррари ввести в дело его собственную команду — Lola. По мысли Сертиса, она должна была, во избежание конкуренции со «Скудерией», участвовать в гонках только на территории США и проводить активную политику, направленную на сотрудничество с другими командами, чтобы тем легче получить доступ к имеющимся в их распоряжении техническим новинкам. Интересно, что консерватор Феррари, несмотря на возражения со стороны своих старых сотрудников, дал Сертису разрешение на проведение этой акции.

Несмотря на достигнутые Сертисом успехи, у него имелись противники, которые активно против него интриговали. К примеру, Драгони, беседуя с Феррари или давая интервью журналистам, всячески критиковал англичанина. Бандини, говаривал он, как гонщик стоит выше Сертиса, и последний одерживает победы по той лишь причине, что ему всегда достается самая лучшая, самая новая техника. Не складывались у Джона отношения и с Парксом. Когда Сертиса попросили испытать достроенную и доведенную Парксом Ferrari 275 GTB, он

после заездов представил инженеру длинный список замеченных им недочетов, а также предложений, как эти недочеты устранить. Это, понятное дело, не могло вызвать у Паркса добрых чувств. Сертис платил Парксу той же монетой; а еще ему очень не нравилось участвовать вместе с ним в гонках на длинные дистанции. В Парксе было добрых шесть футов, а это означало, что, когда водителям приходилось во время гонок меняться местами, им заодно приходилось регулировать высоту кресел, а на это уходила чертова прорва времени. Куда больше ему нравилось ездить с Людовико Скарфиотти или Лоренцо Бандини, которые были с ним примерно одного роста.

В конце сезона 1965 года Сертис, участвовавший на Lola Chevrolet в гонках в Моспорт-Парке в Канаде, попал в тяжелую аварию и чуть не погиб. В заголовке утреннего номера моденской газеты 11 Corriere Lombardo огромными черными буквами было напечатано: «Сертис умер или парализован». Заголовок вечернего номера был еще более категоричным: «Сертис мертв». Но Сертис выкарабкался — к великому облегчению старшего механика Джулио Борзари, который первым прочитал это сообщение и уже не чаял увидеть Сертиса в живых. При этом в Маранелло нашлись-таки люди, которых известие о смерти Сертиса не то чтобы опечалило, а скорее неприятно удивило: «Как так? Разве ведущий гонщик фирмы может погибнуть в иной машине, нежели в машине марки Ferrari?» Для них в этом было нечто сродни предательству.

Что бы там ни думали консерваторы об этой аварии, компания взяла выплату страховки на себя, хотя Сертис разбился, управляя машиной Lola Chevrolet. Узнав, что у Сертиса перебита нога, Феррари даже изволил по этому поводу пошутить, пообещав в том случае, если ему отнимут конечность, изготовить для него автоматиче

скую. Это свидетельствует о том, что Старик по-прежнему относился к Сертису хорошо. Когда англичанин вернулся в Италию, он даже пару раз свозил его на собственную виллу, находившуюся на побережье Адриатического моря в деревушке Визерба. В то время Феррари купил себе Mini Cooper и, хотя рядом с ним всегда сидел верный Пеппино, управлял машиной сам. «Ему очень нравилась эта машина, — вспоминал Сертис. — В списке приоритетов она занимала у него второе место после хорошо поджаренных тостов». В Модене Сертис часто обедал вместе с Феррари; тот являлся на обед то с Лаурой, то с Линой. «За обедом мы обычно разговаривали. Хотя мы далеко не всегда соглашались друг с другом, мы, по крайней мере, друг друга уважали, и мое слово кое-что для него значило. Вот почему Драгони и его сторонники организовали против меня заговор. Они хотели оттеснить меня от босса — а то и вовсе выставить из команды».
Заговор, о котором упомянул Сертис, набирал силу. Так, во всяком случае, ему казалось. Когда он в начале 1966 года снова приступил к исполнению своих обязанностей, ему предложили испытать машину, на которой он должен был вместе с Парксом участвовать в тысячекилометровых гонках в Монце. «Я обкатал ее, вернулся в Маранелло и сказал: «Что-то с ней не так». Форгьери мое заявление не понравилось, а Парксу — и того меньше. Тогда я пошел к Старику и сообщил ему о своих сомнениях. Тот обдумал мои слова и позволил мне внести кое-какие изменения в аэродинамику. На мой взгляд, эти изменения пошли машине только на пользу — она поехала чуть быстрей, да и управлять ею стало легче. Во время гонок шел дождь, и тут, как назло, сломался «дворник». С этим я ничего поделать не мог; но мне пришла в голову мысль, что, если ехать на пределе разумно

го и постоянно рисковать жизнью, можно достичь скорости, при которой встречный поток воздуха будет сдувать дождевые капли с ветрового стекла. Я поделился своей идеей с Парксом, и тот со мной согласился. Каково же было мое удивление, когда после гонок Драгони в своем докладе Старику сообщил, что если бы не Паркс, то я давно бы вышел из гонок».

Когда в 1966 году из ворот фабрики в Маранелло выкатили новую машину Формулы-1, получившую со временем обозначение «312», Сертис обрушился на нее с кричи кой. «Мне много раз говорили, что это будет совершенно новая машина с абсолютно новым 3-литровым двигателем. Между тем этот так называемый «абсолютно новый» двигатель оказался обыкновенной переделкой. Эти горе-инженеры взяли 12-цилиндровый мотор от спортивной машины, сделали его чуть компактнее и слегка уменьшили ход поршня. На этом их деятельность и завершилась. Неудивительно, что этот двигатель был для машины Формулы-1 тяжеловат. Это не говоря уже о том, что вместо обещанных 320 лошадиных сил в нем было не более 290. Когда я сказал им, что предпочитаю водить машину V6 с шасси прошлого года выпуска, которая показала на испытательном автодроме в Модене лучший результат, чем модель 312, Драгони учинил мне скандал».

После этого эксцесса противоборствующие стороны стали готовиться к решающему сражению. «Я переехал на принадлежавшую Феррари квартиру напротив Реал Финн и решил из-за сложившегося положения пока что в Англию не ездить. Зато я поехал в Сиракузы, где мне только с большим трудом удалось вырвать победу. Потом я сказал: «Эта машина ни к черту. В Монако я выйду на старт на старой». Мне сказали: «Нет, не выйдешь». — «Но я хочу выиграть гонку в Монако. А сделать это смо

гу только на модели V6». — «Нет, — ответили мне, — в Монако ты поедешь на новой машине». Я сказал: «Если я буду гонять ее на максимальных режимах, она сломается». Так оно и случилось. Я лидировал на протяжении 15 кругов, а потом моя 312-я вышла из строя. Перед гонками в Спа машину малость усовершенствовали — Рос-си установил новые головки цилиндров. Теперь мощность возросла до 320 лошадиных сил. Гонки в Спа проходили в дождливую погоду, когда, если хочешь прийти первым, нужно проявлять максимум осторожности и особенно не гнать. Мне повезло: я пришел первым. Некоторое время я лидировал, но потом слегка сбавил скорость и сел на хвост Йохену Массу, управлявшему Cooper. Шины у него имели более глубокий протектор, чем у меня, и я решил, что будет разумнее позволить ему возглавить гонку. Когда две трети расстояния были пройдены, я легко его обогнал и ушел вперед с большим отрывом». Это была одна из самых выдающихся побед Сертиса в гонках Гран При. Особенно учитывая то обстоятельство, что посреди дистанции машины попали в полосу густого тумана и семь из них разбились. «Механики были просто вне себя от счастья. Но Драгони ко мне даже не подошел и за весь вечер не сказал в мой адрес ни одного доброго слова. «Ну и черт с тобой», — подумал я и на следующий день уехал в Ле-Ман».

Феррари до поры до времени удавалось сдерживать в Ле-Мане натиск команды Ford; правда, делать это с каждым годом было все труднее. Люди Генри Форда не жалели усилий, чтобы насолить Энцо, который так дурно обошелся с их делегацией. Приехавшему в Ле-Ман Сертису сразу дали понять, что миссия у него чрезвычайно важная. «В день квалификационных заездов в Ле-Мане ко мне не раз подходили наши ребята и говорили примерно следующее: «Джон, ты должен показать луч

шее, чем у Ford, время. Только ты можешь это сделать». Команда Ford на этих гонках была очень сильная, а ее гонщики были настроены к нам враждебно — из-за того, что Старик прервал переговоры с их делегацией относительно продажи «Скудерии» и оставил их с носом. Я помчался так, как если бы участвовал в Гран При, и показал лучшее время. Потом я сказал: «Нужно как следует подготовить машину к гонкам, ведь американцы нам спуска не дадут. Они приехали сюда побеждать, и нам, чтобы выиграть, нужно с самого начала вести гонку на таких режимах, чтобы их машины не выдержали напряжения и стали разваливаться». Все с этим согласились. Но когда я зашел в боксы, Драгони приблизился ко мне и сказал: «Вы не едете». — «Как так?» — удивился я. Он сказал: «Прибыл мистер Аньелли из Fiat. А ему бы хотелось, чтобы на старт вышел его племянник Людовико». Я сказал: «Вы с ума сошли. Вы вообще понимаете, что делаете? Мало того, что вы мне в Монако запретили ездить на моей машине, так теперь еще и с гонок снять хотите?» Выругавшись, Сертис ушел из боксов; Драгони же сделал, как ему хотелось: усадил рядом с Парксом в большую 330 Р3 Людовико Скарфиотти. Через пять часов после начала гонок итальянская машина с объемом двигателя 4 литра столкнулась с двумя машинами поменьше; эта авария стала началом полного разгрома команды Ferrari. Ford заняли первое, второе и третье места, а Porsche — остальные четыре позиции. Так представители команды Ford отомстили Энцо Феррари за то, что тот отверг предложенную ему Генри Фордом сделку.

«Я была на гонках в Ле-Мане в 66-м году, — вспоминала Бренда Вернор, — когда Сертис устроил в боксах скандал и вместо него пришлось ехать Майку. Вообще Джон был неплохой парень, но какой-то странный.

Я помню, что, когда мы возвращались назад, Майк в аэропорту крикнул; «Привет, Джон!» Джон, однако, даже не повернул в нашу сторону головы».
«Разумеется, эту гонку выиграли Ford», — сказал через тридцать лет после описанных здесь событий седоволосый человек, сидевший за столом своего офиса в Суррее. Кстати сказать, и Парке и Сертис были родом из этого графства. «Я вернулся в Маранелло, — продолжал говорить Сертис, — чтобы повидать Старика. Мы с ним сели за стол и долго разговаривали о проблемах «Скудерии». Феррари тогда как раз раздумывал над сделанным ему концерном Fiat предложением, и на него давили со всех сторон. Изложив свою точку зрения, я сказал: «Вот и все». Это и впрямь был конец нашего с ним сотрудничества. Вспоминая об этом, я до сих пор испытываю чувство легкой ностальгической грусти».

Глава девятая

«Я понимал, что много теряю с его уходом, — записал в своем дневнике Феррари, когда в Маранелло было объявлено об увольнении Джона Сертиса. — Суть дела, однако, заключалась в том, что, если бы он остался, я мог потерять еще больше». Феррари нравились Майк Парке и Людовико Скарфиотти, хотя он отлично знал пределы их возможностей. Они оба были неплохими гонщиками — такими же, как Франко Кортезе, Клементе Биондетти и Оливье Жендебьен из предыдущего поколения. К тому же Парке и Скарфиотти отлично между собой ладили и никаких проблем команде не создавали. Каждый из них мог при удачном стечении обстоятельств выиграть один или два Гран При. С другой стороны, чемпионского потенциала в них как-то не

ощущалось. Даже Лулу Скарфиотти не мог особенно рассчитывать на чемпионское звание, хотя Драгони делал все, чтобы дать ему возможность себя проявить. Единственной серьезной надеждой «Скудерии» был Лоренцо Бандини.

Бандини появился в «Скудерии» в 1962 году. Это был молодой, но уже довольно опытный автогонщик из Милана, который прошел хорошую школу Формулы Юниор, а потом участвовал в гонках Формулы-1 на машинах марки Cooper Maserati, принадлежавших команде «Скудерия Центро-Зюд». Там он познакомился с молодым механиком Джулио Борзари, который первым ушел из этой команды и перешел в «Скудерию Феррари». Бандини приехал в Маранелло только спустя месяц или два после него. К концу 1963 года Лоренцо был уже вполне авторитетным членом команды Формулы-1, а в 1964 году занимал на иерархической лестнице «Скудерии» второе место после Сертиса. Хотя Драгони вел против англичанина упорную борьбу, Сертис и Бандини всегда оставались добрыми друзьями и коллегами. Когда же Сертис ушел из команды, итальянец автоматически стал ведущим пилотом компании. «Когда Лоренцо узнал, что я ухожу, то едва не расплакался, — писал Сертис. — Ему не хотелось переходить на мое место, налагавшее на человека слишком большую ответственность» .

Лоренцо был симпатичным и приятным во всех отношениях молодым человеком. Он родился в Ливии в годы оккупации этой страны фашистской Италией в семье простых тружеников, которая перебралась в Италию сразу после окончания войны. В 1961 году он женился на Маргерите Фреди. дочери владельца автомастерских из Милана, предоставившего зятю возможность работать с машинами и участвовать в гонках. Подобно Сер-

тису, Лоренцо хорошо разбирался в механизмах, механике и инженерном деле и довольно скоро стал в боксах «Скудерии» незаменимым человеком. Практические знания в технической области помогли ему и на Гран При Франции в Реймсе, когда у него сломался привод педали газа. Увидев неподалеку поле, обнесенное проволочной оградой, он выскочил из машины, открутил от одного из столбиков кусок проволоки и, как мог, отремонтировал педаль — в прямом смысле в полевых условиях. Это позволило ему добраться до боксов, где изготовленную им кустарную деталь заменили фабричной. Конечно, после всех этих остановок догнать лидеров и занять призовое место ему уже не удалось, но не это главное. Главное — это была воля к победе, которую продемонстрировал Лоренцо и которую Феррари считал важнейшей составляющей характера истинного чемпиона.

Парке, получивший наконец возможность сесть за руль Формулы-1, занял тогда второе место. Потом, на Гран При Италии, ему удалось в квалификации выиграть поул. Второе место на старте занял Скарфиотти, а Бандини — третье, по причине чего он стоял во втором ряду стартового поля. Отказавший во время гонки бензопровод заставил его провести довольно много времени в боксах, в то время как любимец публики Скарфиотти ушел далеко вперед и после упорной борьбы выиграл эти самые престижные в Италии соревнования. Толпа неистовствовала. Она не желала понимать того, что Скарфиотти выиграл Гран При Италии главным образом благодаря специфическим особенностям скоростной Монцы, которая идеально подходила для Ferrari, которой он управлял. Публике было на это наплевать. Она видела только то, что хотела видеть, а именно: итальянец Скарфиотти одержал победу на главной

трассе Италии, управляя машиной итальянского производства. В последний раз подобное случилось тринадцать лет назад — в 1952 году, когда Гран При Италии достался знаменитому итальянскому гонщику Аскари. Истинное положение дел в «Скудерии» высветилось только в конце сезона, когда Феррари, в который уже раз, отказался от участия в Гран При Мексики — последней гонке сезона.

В конце 1966 года Феррари уволил чрезмерно амбициозного и самовлюбленного Драгони с поста главного менеджера команды. Люди в Маранелло вздохнули с облегчением. Этот лицемер и интриган в последнее время раздражал не только гонщиков, но и весь обслуживающий персонал команды. На его место был взят популярный журналист Франко Лини, который в свое время не раз выступал с нелицеприятной критикой методов работы, принятых в команде Энцо Феррари. «Очень может быть, меня пригласили в команду именно по этой причине, — сказал Лини репортеру Грэму Голду. — Как-то раз Энцо позвонил мне и сказал, что, поскольку мы долгое время находились в оппозиции по отношению друг к другу, возможно, нам будет легче друг друга понять, если мы станем вместе работать. По правде говоря, в то время Феррари отчаянно нуждался в опытном специалисте, который смог бы изменить имидж его команды. Прежний имидж «Скудерии» был более не популярен — ни у других команд, ни у организаторов гонок, ни тем более у представителей прессы. Именно об изменении имиджа Феррари в первую очередь со мной и заговорил».

Для начала Феррари хотел восстановить в «Скудерии» былой esprit de corps — корпоративный дух. В 1967 году команда, состоявшая из Бандини, Скарфиотти и Паркса, получила пополнение в лице новозеландца

Криса Эймона, молодого дарования, который в возрасте двадцати одного года приехал завоевывать Европу с другого конца света. Сначала он, без большого, впрочем, успеха, гонялся за рулем Lola и Lotus, выставленных в гонки частными владельцами. Потом переключился на спортивные машины и ездил за команду Ford в Ле-Мане и за команду McLaren в американо-канадских гонках CanAm. Как всякий амбициозный гонщик, Эй-мон мечтал о выступлении за команду международного класса и об участии в ее составе в гонках Гран При. Однако переход в «Скудерию Феррари» прошел у него не гак гладко, как ему бы хотелось. Во время испытательных заездов в ноябре 1966 года в Монце он на первом же круге попал в тяжелую аварию и вдребезги разбил дорогой болид. Эта машина принадлежала Скарфиотти; два месяца назад он выиграл на ней Гран При Италии. Позже инженеры компании пришли к выводу, что причиной аварии стал удар машины Скарфиотти о боковое ограждение трассы, повредивший подвеску. Два месяца назад на это не обратили внимания, но дефект остался и выявился, когда поврежденную машину повел по скоростной трассе другой гонщик. Несмотря на эту аварию, в 1967 году Эймона включили в экипаж спортивной машины, и дуэт Эймон — Бандини, выступавший на элегантной Ferrari 330 P4, выиграл «24 часа Дайтона» и тысячекилометровые гонки в Монце. В Дайтоне «Ску-дерии» исключительно повезло: ее пилотам удалось занять первые три места и взять реванш у гонщиков Ford за поражение в Ле-Мане, причем на «домашней» американской трассе. «В этот день команда Ferrari показала все, на что она была способна — и даже немного боль-ше», — сказал по этому поводу Эймон. Новозеландец был в восторге от «Скудерии». Все ему здесь пока очень нравилось. Он назвал Бандини «настоящим спортсме

ном», а об отношениях с Энцо Феррари говорил, что они «точь-в-точь такие, как у отца с сыном». Правда, контракт, который он подписал, назвать щедрым никак было нельзя, но Эймон был еще молод, и деньги в его системе приоритетов находились на втором, если не на третьем месте. Когда ему сказали, что он будет получать лишь 50 процентов призовых, Эймон весело тряхнул головой и сказал: «Ну и отлично». На том и порешили.

Новый менеджер команды Франко Лини принял мудрое решение на первый этап сезона в Монако Скар-фиотти и Паркса не выставлять. К тому времени Мауро Форгьери и Франко Росси подготовили к гонкам Формулы-1 новую модификацию модели 312, которая была значительно улучшена по сравнению с прошлогодним образцом. Ее отличительной чертой были выкрашенные белой краской выхлопные трубы, которые шли поверх почти не закрытого капотом двигателя. Два экземпляра новой машины, предназначавшиеся для Бандини и Эймона, переправили в Монако. Бандини был полон решимости продемонстрировать миру, что он достоин места ведущего пилота «Скудерии», и приложил все силы, чтобы оказаться на первой линии стартового поля. На квалификационных заездах он занял второе место, уступив одному только Джеку Брэбэму, лидеру команды Brabham. Надо сказать, Бандини в команде очень любили. «Это был хорошо подготовленный в техническом отношении пилот, обладавший отвагой, собственным стилем вождения и исключительной силой воли, — писал о нем Феррари. — Его стремление к победе, всегдашняя уверенность в своих силах и несомненная преданность команде привлекали к нему сердца». Когда Луи Широн, некогда выступавший за «Скудерию», а ныне один из судей, взмахнул клетчатым флагом, Бандини, использовав всю мощь своего мотора, прямо со

старта вырвался вперед, захватил лидерство и, огибая Сен-Дево, помчался наверх к площади Казино. Посреди первого круга на машине Брэбэма взорвался мотор, в результате чего асфальт у шпильки «Станция» («Леве») покрылся маслом, потеками бензина и прочей дрянью, что не могло не сказаться на скорости болидов. Через несколько кругов второй пилот команды Brabham Денни Хьюм, бешено рискуя, обошел Ferrari Бандини. За ним вперед прорвался Джеки Стюарт, управлявший BRM с 2-литровым двигателем. Не желая сдаваться, Бандини устремился за ними в погоню. В скором времени Стюарт, у которого возникли проблемы с трансмиссией, стал отставать, и Бандини сосредоточил все свое внимание на Хьюме.

На восемьдесят шестом круге, после двух часов непрерывной езды по узким улочкам города, куда лучше приспособленным для передвижения конных экипажей, нежели скоростных машин, Лоренцо Бандини допустил ошибку. Входя в шикану, которая выводила на набережную в том ее месте, где в 1955 году Аскари рухнул вместе со своим болидом в бухту, Бандини задел правым передним колесом своей машины ограждение трассы. Ferrari развернуло, отбросило к противоположной стороне дороги, после чего она снова зацепила ограждение, потеряла два колеса, перевернулась и врезалась в тюки с прессованной соломой, отделявшие трассу от толпы зрителей. Через мгновение после этого автомобиль вспыхнул; загорелась и находившаяся вокруг солома. Вооруженные огнетушителями маршалы бросились вперед и стали гасить огонь. Возможно, им удалось бы потушить пожар, если бы... если бы не летавший над бухтой вертолет с командой телевизионщиков на борту. Желая обеспечить операторам удобный ракурс для съемок, пилот снизился над местом аварии, и

его быстро вращавшийся ротор стал раздувать уже почти потухшее пламя. Огонь вспыхнул с еще большей силой, в результате чего Бандини оказался в самом центре пылающего ада. Его удалось достать из кокпита и отвезти в госпиталь лишь только после того, как вертолет отогнали, а маршалы, погасив огонь, добрались до машины и перевернули раскаленный кузов, поставив его на обгоревшие диски колес.
«Я сидел у себя в офисе в Маранелло, — писал Феррари, — и смотрел гонки по телевизору. Когда я увидел, как над заливом потянулся черный дым, то каким-то шестым чувством, еще до того, как в динамике послышался голос комментатора, я осознал, что это горит одна из моих машин. Одновременно интуиция подсказала мне, что в машине находится не кто иной, как Бандини, и что я скорее всего никогда его больше не увижу». Через три дня в госпитале принцессы Грейс Лоренцо Бандини умер от ожогов. Когда его жена узнала о его смерти, у нее произошел выкидыш. После катастрофы в Монако защитные барьеры из тюков с прессованной соломой отменили по всей Европе, а автопроизводителям было предложено оборудовать свои машины системами автоматического тушения огня. Кроме того, для гонщиков и маршалов стало обязательным ношение специальных огнезащитных костюмов. Это не говоря уже о том, что возившим телевизионщиков вертолетам отныне строго-настрого запрещалось подлетать к месту пожара.
Через месяц после Монако в Зандвоорте состоялся дебют нового 8-цилиндрового двигателя, разработанного с подачи компании Ford. Небольшая сравнительно сумма в 100 ООО фунтов, вложенная Ford в моторостроительное предприятие Cosworth в Нортхемптоне, позволила этому автомобильному гиганту получить в свое

распоряжение отличный мотор типа V8, благодаря которому на Lotus, McLaren, Brabham, Tyrrell, Williams и Ligier было выиграно более 150 Гран При. Подобно популярному в конце 50-х годов двигателю Coventry Climax, новый 3-литровый Cosworth DFV значительно облегчил жизнь английским автопроизводителям. Они строили только корпус и шасси, а потом устанавливали на свои машины мотор Cosworth и автоматическую коробку передач Hewland, заранее зная, что они обеспечат их новым машинам отличные характеристики. У Феррари же все, включая двигатели, изготовлялось на фабрике в Маранелло, где имелся особый цех для отливки алюминиевых блоков цилиндров. Это было и хорошо, и плохо одновременно: с одной стороны, «Скудерия» могла выпускать собственные оригинальные двигатели, с другой — производство моторов мешало предприятию сосредоточить усилия на создании более совершенных шасси, трансмиссии и подвески.

Гонки в Зандвоорте выиграл Джим Кларк, управлявший Lotus 49 с установленным на ней двигателем Ford Cosworth DFV. Это произошло 4 июня. Худшее, однако, было впереди. Через неделю укомплектованная спортивными машинами «Скудерия Феррари» прибыла в Ле-Ман, чтобы бросить вызов американской команде Ford, которая прибыла во Францию в полном составе, желая закрепить свою прошлогоднюю победу над итальянцами на этой трассе. Численное преимущество было на стороне американцев: семи Ferrari противостояли двенадцать машин марки Ford. Нельзя сказать, чтобы преимущество американцев на трассе было подавляющим, но победу они тем не менее одержали. Феррари был опечален, тем более в состав американского экипажа, который занял первое место, входил Дэн Герни, служивший в свое время под его знаменами. Управлявшие

Ferrari P4 Парке и Скарфиотти пришли вторыми. Время шло, и разочарования множились. На Гран При Бельгии в Сна все тот же Парке, которому доверили управлять машиной Формулы-1, входя на скорости 150 миль в час в левый поворот «Бланшимон», врезался в ограждение и вдребезги разбил свою машину. Виной этой аварии стал шедший впереди Джеки Стюарт, BRM которого вылетела с трассы в столбе пламени, рассыпав вокруг себя обломки и покрыв трассу потеками моторного масла. Машина Паркса имела после аварии такой ужасный вид, что у проезжавшего мимо Эймона не было ни малейших сомнений в том, что он погиб. Парке и впрямь получил такие серьезные повреждения черепа, что целую неделю находился в состоянии комы. И это не говоря о многочисленных переломах верхних и нижних конечностей. Полное выздоровление заняло у него целых шесть месяцев, тем не менее, когда он вернулся в команду, самым страстным его желанием было снова сесть за руль гоночного болида. Феррари, однако, в этом ему отказал, предложив уделять больше внимания своим прямым обязанностям инженера. Парксу это не понравилось, и в 1971 году он уехал из Маранелло, поступив в малоизвестную частную гоночную команду «Скудерия Филипинетти». Позже он работал в концерне Fiat, модернизируя машины этой марки для участия в ралли, а затем перешел на фирму Lancia, где занимался доводкой модели Stratos, создававшейся под двигатель Ferrari V12. Подумывал он и о возвращении в «Скудерию Феррари», но в 1977 году, направляясь в Турин, столкнулся на своей машине с тяжелым грузовиком и погиб на месте.

Давление, которое оказывала на «Скудерию Феррари» компания Ford, вынудило Энцо обратиться за помощью к концерну Fiat, тем более его представители уже не раз заводили с ним разговоры о взаимном со

трудничестве. Связи между этими двумя предприятиями укрепились еще больше, когда Феррари объявил, что концерн Fiat будет производить спортивные машины с двигателем Dino. Эти двигатели предполагалось изготовлять в значительных количествах, чтобы обеспечить ими также и гоночные машины Формулы-2. В мае 1965 года на фабрику в Маранелло приехал Пьер Уго Го-батто. Он был сыном того самого Уго Гобатто, который до войны был главным менеджером фирмы Alfa Romeo и с которым Феррари на протяжении ряда лет поддерживал тесное сотрудничество, пока в 1938 году его не уволил. Начались переговоры, результаты которых не только помогли «Скудерии» выжить в условиях кризиса, но и обеспечили ее преуспевание в будущем, когда ее основатель уже покоился в могиле. Что же касается конкретной проблемы, которую обсуждали Феррари и Гобатто, то в скором времени Fiat Copupe, снабженные двигателями Dino, стали сходить с конвейера и хорошо себя зарекомендовали. Впрочем, их успех больше работал на престиж концерна Fiat, нежели «Скудерии Феррари». Широкую известность Феррари принесла его собственная разработка Ferrari Dino, маленького двухместного «купе» с двигателем V6, расположенным за спиной у водителя. Ferrari Dino 246 стала одной из самых популярных машин 1967 года и еще больше увеличила число клиентов «Скудерии». Последние 10 — 15 лет фабрика в Маранелло, потрафляя вкусам заокеанских клиентов, выпускала большие машины — Ferrari 365 GTB/4 Daytona, 410 Super America и им подобные. Но Dino 246 знаменовала собой отход от этой концепции и возврат к машинам европейского класса, самыми популярными из которых в 40 — 50-х годах были машины модели 166. Новая Dina 246 имела то же название, что и машина Формулы-1, которая в свое время принесла

«Скудерии Феррари» всемирную славу, а благодаря дизайнеру Пининфарина имела такие стремительные, изящные формы, что ее хоть сейчас можно было выставлять на гонки в Тарга-Флорио или на Нюрбургрин-ге. Между тем ее предназначением было курсировать по главным улицам столичных городов и вызывать восхищение публики. Интересно, что машины этой серии сделали больше для увековечения имени сына Феррари, нежели все остальные посвященные его памяти мемориалы, вместе взятые.

Поскольку Бандини погиб, а Эймон только еще начинал набираться опыта и обретать силу, Феррари отчаянно нуждался в ведущем гонщике. «Помню, что после гибели Бандини в Монако, — писал Франко Лини, — мы сразу же приступили к поискам его преемника. Самым достойным из всех тогдашних пилотов нам представлялся Джеки Стюарт». Идея пригласить в «Скудерию» Стюарта впервые возникла у одного из знакомых Феррари из фирмы Shell, который как один из представителей команды BRM участвовал в свое время в подписании договора с шотландцем. Когда эта мысль окончательно оформилась в сознании Феррари, он предложил Джеки присоединиться к Эймону и принять вместе с ним участие в гонках BOAC-500 в Брэндс-Хетч. Второе место, которое заняли там гонщики, позволило «Скудерии Феррари» обеспечить себе в 1967 году чемпионство в спортивном классе. На следующий день Лини повез Стюарта в Маранелло, чтобы познакомить его с Энцо Феррари. По пути он сообщил шотландцу, что Феррари — человек старомодный и в его присутствии лучше больше помалкивать и некоторых щекотливых тем в разговоре не касаться. «Но когда мы вошли в кабинет

Феррари, Джеки словно позабыл обо всех моих наставлениях. Он сказал Феррари, что перед выездом в Маранелло побывал у своего адвоката. Энцо повернулся ко мне и вполголоса осведомился: «Вот как? Он ходил к адвокату еще до того, как переговорил со мной?» Я пробормотал в ответ нечто невразумительное. Между тем Джеки начал рассказывать, что бы он хотел получить в случае, если принципиальная договоренность между ним и Феррари будет достигнута. Энцо снова повернулся ко мне и спросил: «Он что же — хочет заграбастать себе мою фабрику?» После этого я пришел к выводу, что мы ни до чего не договоримся. Так оно и случилось. Когда Феррари, обращаясь ко мне, назвал Стюарта «Inglese» — «англичанин», тот неожиданно гаркнул: «Какого черта? Я шотландец!» Это переполнило чашу терпения Феррари, и он выпроводил Стюарта из кабинета». Поругавшись с Феррари, Стюарт ушел к Кену Тирреллу, торговцу лесом из Суррея, с которым они создали собственную команду. Управляя машиной марки Tyrrell, Стюарт в течение последующих шести лет трижды становился чемпионом мира. Инстинктивная неприязнь к шотландцу, возникшая у Феррари, возможно, лишила «Скудерию» трех чемпионских титулов. Похоже, Феррари так до конца и не осознал, что эпоха романтиков в гонках давно закончилась. Такие известные асы, как Ники Лауда и Михаэль Шумахер, которые позднее пришли в «Скудерию», тоже были весьма озабочены своим материальным положением и первым делом заводили разговор о размерах своего гонорара.

Лини пребывал в должности спортивного менеджера команды только один год. Перед началом сезона 1968 года Феррари заменил его Франко Гоцци, который пре

жде работал у него пресс-секретарем, знал положение дел в «Скудерии» как никто и отлично умел общаться с иредставителями.средств массовой информации. Гоцци познакомился с Феррари в 1958 году, когда ему было двадцать два года. Гоцци только что получил степень магистра права и подыскивал себе место. Личный парикмахер Феррари, который хорошо знал Франко, посоветовал ему обратиться в контору местного отделения банка «Сан-Джеминьяно э Сан-Просперо» и дал ему рекомендательное письмо к его менеджеру. Энцо Феррари, который был клиентом этого банка, узнав от парикмахера о неустроенном положении Гоцци, выразил желание ему помочь. Однако в банке работы для молодого человека не нашлось. Отказав соискателю места, менеджер так долго рассыпался в извинениях, что Гоцци даже стало его жаль. «Я сказал ему, чтобы он особенно не расстраивался, — вспоминал Гоцци, — но он продолжал квохтать как курица. «Пожалуйста, передайте синьору Феррари, — ныл банкир, — что это не моя вина. Просто в банке сейчас нет соответствующей вакансии. Но я обещаю, что в течение полугода обязательно что-нибудь вам подыщу». Тогда я впервые осознал, что Феррари — личность могущественная и пользуется в Модене огромным влиянием. В противном случае менеджер вряд ли так бы долго передо мной извинялся».

На следующий год Гоцци уже работал временным сотрудником у пресс-секретаря «Скудерии» Джорджо Крестани, помогая ему выпускать пресс-релизы, где объяснялось, почему Феррари решил изменить название своего предприятия с Auto-Avia Construzione на Societa Esercizio Fabriche Automobili e Corse Ferrari и придать ему статус акционерного общества. Когда в конце года Крестани, пожаловавшись на слишком большую загруженность, уволился, Феррари через своего

парикмахера, который к тому времени стал тестем Гоцци, предложил молодому человеку занять освободившееся место. Гоцци, работавший тогда в адвокатской конторе, получив предложение Феррари, вышел из дверей своего офиса и больше назад не возвращался. Прослужив некоторое время у Феррари, он понял, что главное требование, которое Энцо предъявлял своим сотрудникам, была безусловная лояльность. «Когда Феррари называли рабовладельцем, я не мог с этим согласиться, — писал Гоцци. — Хотя личная преданность, которой он требовал от своих сотрудников, превышала все мыслимые пределы. Недостаточно было быть преданным ему на сто или сто десять процентов. Сто тридцать процентов — вот был тот минимум, который он установил для своих подданных. Всякий, кто считал, что лояльность шефу — это еще не самое главное в жизни, безжалостно увольнялся. Феррари всячески насаждал среди своих людей дух коллективной ответственности за общее дело, поэтому на его предприятии переработки воспринимались как самая обычная вещь. По мысли Энцо, у его сотрудников все, кроме работы и нужд компании, должно было отходить на второй план. Кроме того, Энцо считал, что такого рода преданность не должна была достигаться поощрениями или наказаниями; она просто обязана была войти в плоть и кровь его людей, стать внутренне им присущей. Впрочем, Феррари отлично понимал, что значит перегнуть палку, и старался терпением сотрудников особенно не злоупотреблять. А еще он знал, как разрядить обстановку: мог дружески похлопать недовольного по плечу, пошутить с ним или вовремя его похвалить. На Рождество он всегда делал женам своих сотрудников подарки и от имени руководства приносил им извинения за то, что их мужья часто задерживаются на работе».

РИЧАРД ВИЛЬЯМС
«ЭНЦО ФЕРРАРИ»

В созданной Феррари структуре одно из важнейших мест занимала семья. Если жена его работника искренне верила, что благосостояние ее семейства целиком зависит от Феррари, то ей и в голову не приходило возражать или жаловаться, когда ее муж отправлялся на работу в уик-энд. А еще Феррари любил рассуждать об истории Модены, ее традициях и обычаях. Его рабочие из близлежащих селений Формиджини, Сассуоло или Кастельветро должны были проникнуться мыслью, что, работая в Маранелло, они продолжают дело своих предков-ремесленников, и гордиться этим. Тем более они обязаны были гордиться успехами «Скудерии», где создавались лучшие в мире гоночные и спортивные машины. Для самого Феррари традиции, семья и родственные отношения тоже играли не последнюю роль. 10 февраля 1968 года состоялось бракосочетание между его внебрачным сыном Пьеро и Флорианой Налин, хорошенькой девушкой из селения Чезена, что рядом с Форли. Свадьба, которую Феррари почтил своим присутствием, хотя и сидел на некотором удалении от матери Пьеро — Лины, прошла по всем правилам: здесь были белая фата, множество цветов, торжественное венчание в церкви и роскошный свадебный обед. К тому времени Пьеро исполнилось двадцать пять лет; он работал на фабрике в Маранелло с тех пор, как окончил институт Корни. Он, как и его сводный брат Дино, любил машины и двигатели, и всем было ясно, что рано или поздно он займет в Маранелло какой-нибудь ответственный пост. При этом он по-прежнему носил фамилию Ларди, которая была вписана в его свидетельство о рождении, и далеко не все догадывались, кто был его отцом. Через год Пьеро и Флориана подарили Феррари и Лине внучку Антонеллу. Когда девочке исполнилось два года,

любящий дедушка купил ей большую пластмассовую педальную машину с изображением черной вздыбленной лошади на капоте.

Феррари старался держаться подальше от неудачливых людей, а от неудачливых пилотов — тем более. Крис Эймон пробыл в составе «Скудерии» два с лишним сезона, принял участие в общей сложности в двадцати семи Гран При, но ни один из них не выиграл. К концу карьеры он записал на свой счет участие в девяноста семи Гран При на машинах одиннадцати различных производителей, но опять-таки — ни одной победы. Трижды он занимал второе место, а в восьми случаях приходил к финишу третьим. В свои лучшие годы он довольно часто возглавлял гонку, но потом в дело обязательно вмешивался рок, и сохранить лидирующее положение ему что-нибудь мешало. Причины могли быть пустячными — вроде не вовремя порвавшегося ремешка автомобильных очков. При этом находились люди, которые считали, что как гонщик он был ничуть не хуже Кларка, Стюарта, Герни или Риндта. Феррари, у которого отношения с новозеландцем поначалу были «как у отца с сыном» (по выражению Эймона), со временем окончательно осознал, что чемпиона из него не получится.
«Крис Эймон был своего рода Нащаро шестидесятых, — писал Энцо, — хотя не имел той душевности, которая была свойственна этому незабвенному мастеру руля. За те почти три года, что он водил Ferrari, ему ни разу не сопутствовал успех, которого он заслуживал. Он был отличным гонщиком-испытателем, но стоило ему оказаться на трассе гонок, как возникало ощущение, что он расходует силы по мелочам, а сосредоточиться на главном — то есть на достижении успеха не в

Энцо Феррари, Модена, 1931 г. (Коллекция Ферручо Тести / Спицли-Дзагари).

Энцо Феррари в своей первой гонке, 1919 г. (Коллекция Одоардо Гандольфи / Спицли-Дзагари).

Скудерия Феррари в Ливорно, 1930 г. (Коллекция Ферручо Тести / Спицли-Дзагари).

Энцо Феррари с Акилле Варци, Монте Пьянтония, 1934 г. (Коллекция Ферручо Тести / Спицли-Дзагари).

Энцо и Дино Феррари, 1943 г. (Семейный архив Феррари).

Бруно Стерци, Маранелло, 1948 г. (Архив Джузеппе Панини).

Энцо Феррари, Мартино Севери, Федерико Джиберти и Питер Коллинз, Маранелло, 1957 г. (Луи Клемански / Коллекция Клемански).

Энцо Феррари и Альберто Аскари, начало 1950-х (Архив Халтона).

Лаура и Энцо Феррари с владельцами других команд. Монца, 1961 г. (Семейный архив Феррари).

Лоренцо Бандини тестирует машину 1965 года в Модене. Рядом с болидом — главный механик Джулио Борсари, Энцо Феррари и Сержио Мантовани (за машиной). *(Питер Колтрин / Коллекция Клемански)*

Энцо Феррари и Мауро Форгьери, 1979 г. (Р. Греминьяни / Архив Скудерии Феррари).

Энцо Феррари с Жилем Вильневом, Имола, 1979 г.
(Джанпьетро Санна / Фото Олимпия Имола).

Энцо Феррари, Монца. 1976 г. (Франко Вариско).

Энцо Феррари. Пескара, 1924 г.

Энцо

Участие в гонке первой «Феррари» Пьяченеза, май 1947 г.

состоянии». Далее шли довольно суровые слова, подозрительно напоминавшие судебный приговор. «После «Скудерии» он переходил из команды в команду в тщетной попытке добиться того, чего ему просто-напросто не было дано свыше». В заключение Феррари написал следующее: «В конце концов он вернулся в Новую Зеландию, где целиком посвятил себя семье. Я вот все думаю, верили ли ему сыновья — а у него их было двое, — когда он рассказывал им, что если бы Господь Жаки Икс послал ему хоть немного удачи, то он непременно стал бы легендой автоспорта».

Жаки Икс был в этом смысле совершенно иного поля ягодой. Этот 23-летний молодой человек, сын известного бельгийского журналиста, писавшего на автомобильные темы, продемонстрировал свой талант гонщика в 1967 году на Нюрбургринге, когда ему удалось вклиниться на своей маленькой Matra 1600 в группу лидеров, состоявшую из тогдашних гигантов гонок, боровшихся за Гран При Германии. Эту Matra вывел в гонки Кен Тиррелл — первый из менеджеров, чуть ли не с первого взгляда распознавший дарование Икса. Феррари с места предложил бельгийцу весьма щедрый контракт, чем несказанно обидел Эймона, который продолжал получать лишь процент с призовых денег. В своей пятой гонке в составе «Скудерии Феррари» Икс, управляя последней модификацией модели 312, которую инженер Форгьери снабдил небольшим съемным крылом, помещавшимся непосредственно за головой пилота, выиграл Гран При Франции — то есть добился первого крупного успеха с тех пор, как Скарфиотти два года назад выиграл Большой приз в Монце. Икс одержал победу на очень сложной трассе в Руане, возможно, по той только причине, что, когда пошел дождь, у него — единственного из всех пилотов — на машине стояла «дождевая»

резина. Впрочем, не следует сбрасывать со счетов и то обстоятельство, что Икс хорошо выступал в дождливую погоду, а этим никто из тогдашних звезд похвастать не мог. Икс был без ума от гонок, но рутинная работа тест-пилота навевала на него скуку. Поэтому он всемерно старался от этой обязанности увильнуть, перекладывая испытания новой техники на плечи своего напарника Криса Эймона, который своими неустанными трудами на этом поприще снискал расположение инженера Форгьери, называвшего его «лучшим гонщиком-испытателем, когда-либо работавшим в «Скудерии». Надо сказать, новозеландец был не в восторге от этого комплимента: ему, разумеется, хотелось бы, чтобы его называли лучшим гонщиком Формулы-1. Но ведущим гонщиком команды считался Икс, который в оставшихся гонках сезона трижды приходил третьим и дважды — четвертым. В результате в общем зачете он занял на чемпионате четвертое место, намного опередив Эймона. В самом конце сезона Икс неожиданно для своих болельщиков перешел в команду Brabham. Он хотел участвовать в заокеанских гонках спортивных машин в составе команды Gulf Джона Уэйра. Брэбхэм против этого не возражал, зато Феррари, памятуя о страховке, выплаченной им Джону Сертису, разбившемуся в Канаде за рулем Lola Chevrolet, был категорически против того, чтобы его гонщики выступали за другие команды. Имелись и иные причины, заставившие Феррари принять такое решение, — к примеру, возможный конфликт интересов между заокеанскими и европейскими спонсорами «Скудерии», производившими различные моторные масла и шины.

В конце 1968 года Феррари допустил большую ошибку: взял на место Форгьери, отвечавшего за гонки Формулы-1, инженера Стефано Якопони, который прежде

подвизался в сфере модернизации спортивных автомобилей для горных гонок, все еще проводившихся в рамках европейской автоспортивной программы. Форгъери покинул экспериментальный цех «Скудерии» в то время, когда в мире гонок Гран При проходили постоянные изменения. Феррари, однако, считал, что в техническом отношении положение «Скудерии» довольно устойчиво. Двигатель V12 конструкции Форгъери отличался большой мощностью, а шасси его работы были легки, прочны и сложностей в управлении не представляли; Форгъери также ввел в конструкцию автомобиля такое новшество, как антикрыло. Эту идею он позаимствовал у швейцарского инженера Михаэля Мая, который еще в начале 60-х пытался установить аналогичные «крылышки» на спортивный Porsche Spider. Одно время Май работал в Маранелло над системой непосредственного впрыскивания топлива; Форгъери же, узнав от него о его ранних разработках в области аэродинамики, решил взять его опыт на вооружение. Антикрыло, созданное Форгъери и принятое впоследствии на вооружение всеми командами Формулы-1, в то время вызвало неоднозначную оценку, поскольку помогло команде выиграть всего одну гонку — так, во всяком случае, считали многие специалисты. Поскольку Форгъери продолжал настаивать на безусловной полезности и даже универсальности своего детища и делал это с большим напором, Феррари ничего не оставалось, как отправить его в «ссылку» — то есть перевести в старое здание «Скудерии» в Модене, где группа энтузиастов трудилась над Boxer класса «Гран Туризмо» с задним расположением двигателя. Кроме того, там разрабатывалась новая коробка передач для очередной модификации модели 312.

По сравнению с Форгъери Якопони оказался весьма

посредственным дизайнером и организатором. К началу сезона *1969* года «Скудерия» смогла выставить в гонках только одну машину, что, но словам Эймона, не позволило ему оказать соперникам достойного сопротивления. Только в июле, перед самым началом гонок в Силверстоуне, в «Скудерию» был принят новый пилот — Педро Родригес. Имея в своем составе две машины и двух пилотов, команда выглядела уже более солидно. Однако в этом составе она просуществовала недолго. Во время квалификационных заездов Эймон, у которого постоянно заедало сцепление, остановил машину у обочины, чертыхнулся и ушел с трассы, а заодно — и из команды. Феррари, которого постоянные неудачи Эймона стали уже выводить из себя, принял его отставку без лишних слов. «Наше сотрудничество, сулившее такие блестящие перспективы вначале, завершилось, увы, бесславно», — записал в своем дневнике Эймон . После его ухода в гонках Гран При до конца сезона участвовал один только Родригес, которому крайне редко удавалось пробиться в первую десятку. Таких низких показателей у команды «Скудерия Феррари» не было со дня ее основания.

Феррари и в преклонные годы приходилось крутиться и быть, что называется, мастером на все руки. Несмотря на растущую славу «Скудерии Феррари», ее финансовое положение частенько оставляло желать лучшего. Чтобы поддерживать компанию на плаву в течение почти четверти века, требовались и талант финансиста, и умение общаться с людьми, и немалые душевные силы. Историк Луиджи Орсини отзывался о Феррари как о человеке, который «ухитрялся получать от гонок более-менее стабильный доход, что в этой сфе

ре деятельности бывает нечасто». К примеру, старинный конкурент Феррари фирма Maserati потерпела финансовый крах после одной-единственной неудачной гонки. Это произошло в Каракасе в 1957 году, когда во время соревнований разбились одна задругой все четыре машины фирмы. После этой потери фирма перешла на режим экономии и от участия в гонках отказалась. Небольшие моденские производители вроде Витторио Стангвеллини и Джованни Минарди на протяжении многих лет влачили жалкое существование, сводя концы с концами лишь благодаря переделке для гонок спортивных машин марки Fiat. Феррари же долгое время удавалось преуспевать, поскольку он был человеком жестким, осмотрительным и не позволял чувствам брать верх над бизнесом. И еще: он никогда не затевал чрезмерно рискованных операций и всегда имел резерв на случай неудачи. Популярный в довоенные годы французский гонщик Рено Дрейфус писал так: «Тому, как вести дела, меня научил Феррари, поскольку он был прежде всего бизнесменом. В общении с братьями Ма-зерати довольно скоро возникало ощущение некоей родственной близости с этими людьми; Феррари же держал своих сотрудников и клиентов на дистанции. В компании Maserati можно было запросто подойти к одному из шефов, завести с ним доверительный разговор или обменяться с ним шуткой. Я тоже не считал для себя зазорным давать начальству советы или позубоскалить с ним. Та же картина наблюдалась и на фирме Bugatti. Но у Энцо все было по-другому. Не то чтобы он одергивал шутников — совсем нет. Просто у него в кабинете желания пошутить как-то не возникало. О том же, чтобы давать шефу непрошеные советы, и вовсе ре-чи быть не могло».

Временами Феррари приходилось трудно, и тогда у

него возникало желание все бросить и уйти из гонок. Но это происходило не слишком часто — куда реже, чем об этом писали репортеры в своих статьях под сенсационными заголовками вроде: «Энцо отправляется на покой!» Впервые Феррари по-настоящему ощутил тяжкий груз ответственности за судьбу своего детища в середине тридцатых годов, когда вел отчаянную борьбу с руководством Alfa Romeo, пытаясь убедить его передать часть гоночных машин фирмы в распоряжение «Скудерии», что должно было обеспечить ей большую самостоятельность. Во второй раз это произошло в 1955 году, когда «Скудерия» находилась в глубоком кризисе, ради преодоления которого Феррари пришлось обратиться за помощью в концерн Fiat. Теперь «Скудерия» снова находилась в кризисе, и Феррари ничего не оставалось, как снова обратиться за содействием к руководству крупнейшего итальянского автомобильного концерна.

Начались длительные переговоры между Турином и Маранелло, в результате которых на свет появился проект договора. По словам Феррари, этот договор явился «кульминацией в истории предприятия, долгое время развивавшегося иод неблагоприятным воздействием всевозможных внешних и внутренних негативных факторов». Условия договора были таковы: 40 процентов компании отходило Fiat; Феррари сохранял за собой 50 процентов акций, которые, впрочем, должны были перейти к Fiat после его смерчи. Пьеро в соответствии с этим договором отходило 10 процентов акций, которые должны были составить долю семейства Феррари в будущем. Fiat забирал под свой контроль цех по выпуску спортивных автомобилей, который в то время выпускал около 1000 автомобилей в год и где трудилось более половины из 700 занятых на производстве рабочих. Феррари оставили экспериментальный цех и предоставили

полную свободу действий в Формуле-1. Другими словами, он получил то, что не мог или не захотел дать ему Форд. Это не говоря уже о том, что предприятие Феррари осталось в итальянской собственности. Последнее обстоятельство, впрочем, имело большее значение для итальянских промышленников, нежели для Феррари.

Договор был подписан в Турине 18 июня 1969 года. Феррари, который в лифтах испытывал приступы кла-устрофобии, поднялся пешком на восьмой этаж здания на Корсо Маркони, где находились офисы Fiat. Члены обеих делегаций последовали за ним. В числе делегатов из Маранелло были Пьеро и Гоцци.

«Меня провели в офис Джанни Аньелли, — вспоминал Феррари. — Я познакомился с этим человеком двадцать лет назад, но за все эти годы виделся с ним всего четыре раза» . Как-то раз Аньелли приехал к нему в Маранелло, чтобы забрать машину, изготовленную для него по специальному заказу. Она имела кузов работы дизайнера Пининфарины и расположенное строго по центру сиденье для водителя. Интересно, что именно на машине марки Ferrari, возвращаясь с вечеринки в Ривьере, Аньелли попал в аварию и сломал себе обе ноги. Пе-реломы неправильно срослись, и в результате Аньелли до конца жизни носил ортопедический башмак и ходил, опираясь на тросточку. Впрочем, это сообщало его внешности дельца и прожженного политикана еще больше мрачности и хищности.

«Феррари, — произнес Аньелли. — Я приехал сюда специально, чтобы послушать вас».

Посетитель заговорил, и говорил долго — как тридцать пять лет назад, когда он выступал перед менеджером моденского банка «Сан-Джеминьяпо э Сан-Про-сперо», стремясь произвести на него впечатление и получить желанный заем в один миллион лир, который он

собирался истратить на строительство штаб-квартиры «Скудерии Феррари». Теперь, выступая перед Аньелли, Энцо говорил о том, как создавалась «Скудерия», о ее достижениях и о проблемах, с которыми он сталкивался в процессе ее становления. «Я рассказал ему о своем прошлом и настоящем, о том, что требуется моему предприятию, чтобы оно могло процветать. А потом я рассказал ему, что я думаю о гонках в частности и о жизни вообще, чего никому никогда прежде не говорил». Потом настала очередь Аньелли. «Он был моложе меня лет на двадцать, — вспоминал Феррари, — и воплощал в своем лице могущество и власть — в сфере финансов, бизнеса, менеджмента и политики. Он был умен, наблюдателен и обладал собственным взглядом на мир. Его вопросы были коротки и всегда по делу. Так разговаривает человек, который задает вопросы не для поддержания разговора, а потому, что хочет прояснить для себя ту или иную проблему. Закончив меня расспрашивать, он подошел к двери и впустил в кабинет обе делегации».

«Что ж, сеньор Феррари, — произнес Аньелли во всеуслышание, — похоже, этот договор мы могли заключить гораздо раньше. Так что не будем зря тратить времени и приступим к процедуре подписания».

Пресс-релиз, выпущенный в ознаменование ЭТОГО события, был коротким и энергичным. «Переговоры между президентом Fiat Дотторе Джованни Аньелли и Инженьере Энцо Феррари ставили своей целью обеспечить дальнейшее развитие автомобилестроительной программы фирмы Ferrari. Высокие договаривающиеся стороны решили, что плодотворное техническое сотрудничество между двумя предприятиями, имевшее место в прошлом, впредь станет еще более тесным, обретя формы совместного участия в осуществлении всех

крупных проектов». Возможность контролировать автомобилестроительную программу Феррари, по слухам, обошлась концерну Fiat в 7 миллиардов лир, или 11 миллионов долларов. В цех по производству спортивных автомобилей в Маранелло был назначен менеджер Fiat Франческо Белликарди, который по совместительству был менеджером «Компании Вебера». Это предприятие по производству карбюраторов Fiat приобрел после войны — когда неожиданно исчез его владелец Эдоардо Вебер, старинный друг и соратник Энцо Феррари. Белликарди, впрочем, продолжал жить и работать в Болонье, а в Маранелло наезжал только от случая к случаю. Руководство Fiat дипломатично решило во внутреннюю жизнь фабрики особенно не вмешиваться, чтобы не подрывать традиции единоначалия, сложившиеся в «Скудерии» со дня ее основания. Предприятие в Маранелло, именовавшееся отныне Ferrari Spa (Societa per azione) — «Акционерное общество Феррари», получило от Fiat в «подарок» фирму «Каррозериа Скальетти», занимавшуюся постройкой кузовов. В свое время работники этой фирмы, основанной приятелем Энцо Серджио Скальетти, изготовили для Феррари несколько кузовов, которые по праву можно назвать шедеврами итальянского автомобильного дизайна. Вечером после подписания договора Феррари вернулся в Модену. Он был невесел: его бизнес, который он создал ценой неимоверных усилий и на протяжении многих лет поддерживал на плаву, в значительной своей части перешел в чужие руки.

В 1970 году Феррари вернул в экспериментальный цех инженера Форгьери; кроме того, в «Скудерию» возвратился Жаки Икс, который в предыдущем сезоне вы

ступал за «конюшню» Брэбэма. Надо сказать, бельгийца любили в «Скудерии» далеко не все. Многие считали его гордецом и обвиняли в чрезмерной заносчивости. Феррари отзывался о нем так: «В характере Икса сильные страсти странным образом уживались с холодным, острым как бритва интеллектом. Я отлично помню, с каким удивительным, почти ювелирным мастерством он управлял машиной в дождливую погоду. В течение четырех лет он боролся за чемпионский титул, а я, хотя ходили слухи, что мы не ладим, как мог ему в этом помогал». Надо сказать, временами они и впрямь не ладили, так что слухи далеко не всегда оказывались ложными.

На сконструированной Форгьери машине 312 B1, снабженной первым в истории «Скудерии Феррари» оппозитным 12-цилиндровым двигателем, Икс добился победы в Австрии, Канаде и Мексике. Однако чемпионом стал опередивший его по очкам Йохен Риндт. Последний, впрочем, стал чемпионом посмертно, поскольку во время квалификации в Монце попал в аварию и умер на месте. Напарниками Икса по команде были Иг-нацио Джунти, представитель богатого римского семейства, занявший во время первой гонки сезона в Спа четвертое место, и Джанклаудио Клей Регаццони, швейцарец итальянского происхождения из Тичино, снискавший себе расположение зрителей отчаянной, бесшабашной манерой вождения. В течение сезона он выиграл Гран При Италии в Монце, а также трижды приходил вторым, что позволило ему в общем зачете занять третье место после Риндта и Икса. Одержав победу, Регаццони повез своих механиков обедать в известный каждому гонщику ресторанчик неподалеку от Монцы. Позвонили с телевидения и предложили Регаццони немедленно приехать в Милан — принять участие в субботнем телевизионном спортивном шоу Domenica

Sportiva. К тому времени Регаццони был уже основательно навеселе, ехать ему никуда не хотелось, и он отказался. Через два дня Феррари пригласил его к себе на загородную виллу на праздничный обед. Должны были присутствовать Пьеро и Лина. Ригаццони, хотя и не любил официоза, приглашение принял: несмотря на всю свою бесшабашность, отказать шефу он был не в силах.

В 1971 году менеджером команды стал Петер Шет-ти — сын базельского текстильного фабриканта, имевший научные степени по экономике и политологии. Шетти неплохо зарекомендовал себя в горных гонках; кроме того, он вместе с инженерами Ferrari участвовал в разработке спортивной машины 212 Е, которая долгое время доминировала на горных серпантинах. Назначая Шетти ответственным за гонки Формулы-1, Феррари, возможно, видел в нем будущего Диди Тросси, с которым работал чуть ли не с первого дня создания «Скудерии». Это был достойный, знающий, лояльный по отношению к Феррари человек, который не имел никаких личных амбиций, не требовал для себя ни денег, ни славы и на протяжении многих лет преданно служил своему боссу. Для Шетти Феррари был все равно что «второй отец» (так, во всяком случае, он говорил); иногда они с Феррари совершали поездки по холмистой местности вокруг Маранелло, останавливались у какого-нибудь сельского ресторанчика и разговаривали, попивая красное искристое «Ламбруско» и закусывая ветчиной.

Сезон 1971 года начался ужасно: в январе на гонках в Буэнос-Айресе погиб Джунти. Его Ferrari врезалась в Matra Жан-Пьера Бельтуаза, когда француз на малой скорости ковылял в боксы. «В нем были страсть и талант, и все мы очень его любили», — писал Феррари . Инженер Форгьери считал, что у римлянина были все задатки чемпиона и он, если бы не погиб, обязательно

бы им стал. За сезон «Скудерия» одержала всего две победы: в Зандвоорте первым пришел Икс; вторую победу одержал американец итальянского происхождения Ма-рио Андретти, который к тому времени уже был звездой первой величины американских овалов.

Андретти родился в 1940 году в Триесте; после войны его семья провела какое-то время в лагере для перемещенных лиц неподалеку от Лукки в Тоскане. Первые гонки, которые Андретти довелось увидеть, были знаменитые «Mille Miglia», трасса которых проходила неподалеку от его дома. В детстве его кумиром был Альберто Аскари. В 1955 году семья переехала в Штаты; в скором времени Марио и его брат Альдо занялись автоспортом, благо старых овальных треков в Пенсильвании, где они поселились, было довольно много. Подобно Нуволари, Фанхио, Моссу и Кларку, Андретти обладал способностью побеждать в любом классе. Будучи одним из ведущих гонщиков Америки в гонках на овальных треках, он, впервые сев за руль Ferrari, выиграл Гран При Южной Африки в Кьялами. Впрочем, эта победа молодому итальянцу головы не вскружила. Хотя его всегда тянуло к Феррари, которым он искренне восхищался и за команду которого мечтал выступать с младых ногтей, со временем он осознал, что у него будет куда больше шансов добиться чемпионского титула, если он станет гонщиком одной из английских команд, где обстановка была более демократичная. Попав в Маранелло, Марио, обладавший завидной проницательностью, сразу смекнул, в какие игры здесь играют, но принимать в них участия не захотел. В отличие от других гонщиков он никогда не звонил Энцо после гонок по телефону, чтобы представить свою версию событий. Возможно, потому, что он не был настолько близко знаком с Феррари, чтобы раскрывать перед ним свою душу. Была, впрочем, и

другая причина, более весомая, заставлявшая его хранить молчание. «Мое видение причин наших неудач, — писал Андретти, — всегда в корне отличалось от мнения инженеров господина Феррари».

В общей сложности Андретти провел в 1971 — 1972 годах двенадцать гонок за «Скудерию Феррари» — ив Формуле-1, и на спортивных машинах, и в гонках «Гран Туризм». Но у Феррари ему так и не было суждено еще раз подняться на верхнюю ступень подиума. Он уехал в Америку и несколько лет гонялся, выступая исключительно за американские команды. В 1976 году он вернулся в Европу, вступил в команду Lotus и через два года, управляя новейшей машиной Колина Чепмена Lotus 79, завоевал чемпионский титул, став таким образом вторым после Фила Хилла американцем, которому удалось добиться подобного выдающегося успеха.

Многочисленные технические проблемы, связанные с несовершенством конструкции последней модификации модели 312 B2, не позволили «Скудерии» добиться сколько-нибудь значительных успехов в 1971 году. Картина почти не изменилась и в 1972 году, хотя теперь гонщики получили возможность испытывать машины на собственной испытательной трассе в Маранелло, имевшей форму гигантской восьмерки. Она была построена рядом с фермой Фьорано, от которой и получила свое название. Собственной испытательной трассы ни у кого из главных соперников Ferrari не было. Энцо же получил возможность обкатывать и испытывать свои машины хоть каждый день, внося изменения и усовершенствования в их конструкцию, так сказать, по ходу дела — благо фабрика с ее мастерскими находилась от трассы в нескольких минутах ходьбы. С тех пор обыватели города Модены, жившие неподалеку от моденской испытательной трассы, уже не слышали рева мощных

12-цилиндровых двигателей. Равным образом, они не могли наблюдать за алыми остроносыми машинами, проносившимися на огромной скорости по бетонному кольцу под их окнами. В скором времени территорию, где располагалась моденская испытательная трасса, перепахали и разбили на ее месте городской парк, носивший имя Энцо Феррари. При этом любители бесплатных развлечений не потеряли возможности поглазеть на скоростные болиды. Для этого им надо было лишь добраться из Модены до Маранелло и подняться на мост, откуда открывался отличный вид на трассу Фьорано. При наличии бинокля с моста можно было рассмотреть не только машины, но и лица сотрудников «Скудерии», а также увидеть стоявший в отдалении домик, где находилась сельская таверна, которую так любил посещать Феррари.

Икс поддержал боевой дух и честь команды, выиграв под конец сезона 1972 года гонки на Нюрбургрин-ге, во время которых он так искусно маневрировал, стряхивая у себя с хвоста Джеки Стюарта, что шотландец в конце концов допустил ошибку и на последнем круге врезался на своем Tyrrell в ограждение трассы. Однако — в который уже раз — свои главные победы команда одержала в гонках спортивных машин. Тем более что в ее распоряжении имелись лучшие в этом классе гонщики — Икс, Андретти, Регаццони, Ронни Петерсон, Брайан Редман, Карлуш Паче, Карлос Рей-теман и Тим Шенкен. Управляя быстрыми и маневренными Ferrari 312 Р — по сути, теми же машинами Формулы-1, снабженными для маскировки двухместными кузовами, они доминировали на всех европейских трассах, безжалостно громя команды конкурентов. Их преимущество над соперниками было столь велико, что на шестичасовых гонках в Уоткинс-Глен, которые завер

шали сезон, менеджер команды Шетти, отбросив всякую осторожность, позволил ушедшим далеко вперед двум своим машинам соревноваться между собой. Эти два экипажа — Икс и Андретти на головной машине и Петерсон и Шенкен на второй — продемонстрировали публике невиданно высокий класс вождения, получив на финише в награду шквал аплодисментов. Во время соревнований сидевшие в боксах механики «Скудерии» делали ставки на победителя, а после гонок устроили занявшим первое место Иксу и Андретти грандиозный банкет, где каждое блюдо орошалось огромными количествами шампанского и красного «Ламбруско». После окончания сезона менеджер команды Шетти вернулся к себе в Базель, куда его настоятельно призывали дела его семейства.

Когда Феррари исполнилось семьдесят пять лет, его здоровье резко ухудшилось. Он страдал от диабета и грыжи, которую упорно отказывался оперировать из примитивного страха перед скальпелем хирурга. Впрочем, докторам удалось его убедить покончить с курением — он курил ментоловые сигареты Kool — и отказаться от тяжелой пищи. В скором времени Феррари отказался и от любимых им макарон, поскольку из-за диабета ему пришлось придерживаться строгой диеты.

Из-за возраста и болезней ежедневные инспекционные обходы, которые Феррари проводил в Маранелло, потеряли былую дотошность и строгость, что не могло не сказаться на положении дел в Формуле-1. Новый дизайнер Сандро Коломбо, работавший в прошлом в компании по производству малолитражек «Инноченти», принадлежавшей концерну Fiat, вступил в конфронтацию с ветераном «Скудерии» инженером Форгьери, который не хотел уступать человеку со стороны свое законное место. К концу 1972 года Форгьери выпустил

прототип нового автомобиля 312 ВЗ, который получил прозвище spazzaneve (снегоочиститель) — из-за напоминавшей лопату плоской широкой носовой части. Эта машина, в дизайне которой были общие черты с разработанной Яно Lancia D50, должна была стать основной «рабочей лошадкой» «Скудерии» в сезоне 1973 года. Регаццони в возобновлении контракта отказали, мотивируя это тем, что отныне команда будет выставлять на гонки только одну машину. Но Икс невзлюбил новую 312 ВЗ с самого начала — и не он один. Артуро Мерца-рио, итальянскому гонщику, которого взяли на подмогу бельгийцу, она тоже не понравилась. Феррари ничего не оставалось, как изгнать Форгьери из гоночного цеха во второй раз. Теперь там безраздельно царил Сандро Коломбо, которому Энцо поручил доработать новый вариант модели 312. Кроме того, его назначили по совместительству менеджером команды. Впервые за всю историю «Скудерии» один человек совмещал в своем лице две должности, что свидетельствовало о снижении статуса команды Формулы-1. Традиции команды одна за другой уходили в прошлое. Так, Коломбо впервые передал заказ на изготовление монококов для трех новых машин Формулы-1 английской компании, расположенной неподалеку от Нортхемптона. Какова была мотивация этого решения — неизвестно. Вполне возможно, Коломбо решил, что изготовление столь специфических кузовов на итальянских предприятиях обходится слишком дорого. Есть и другая версия: Коломбо мог посчитать, что технологии в Англии более прогрессивные, а качество работы английских кузовщиков выше. Как бы то ни было, Феррари это решение оспаривать не стал.

В результате на свет появилась новая модификация машины серии 312, которая оказалась одной из худших

за все время существования «Скудерии», что подтвердили первые же крупные соревнования. В Силверсто-уне Икс занял в квалификационных заездах позорное девятнадцатое место, а в гонке пришел восьмым, что тоже выдающимся результатом никак не назовешь. Феррари объявил, что его команда не станет участвовать в гонках до тех пор, пока в Маранелло не будет создана более удачная машина. Икс заявил, что такое решение **его** никак устроить не может и что он будет участвовать в гонках на Нюрбургринге в составе команды McLaren. «Скудерия» пропустила гонки в Голландии и Германии и вернулась на трассу в Австрии, где на стартовую решетку выехал Мерцарио. Перед этим, правда, Феррари уволил Коломбо и вновь призвал в ряды команды Фор-гьери. Все эти неудачи и перестановки не остались незамеченными. Руководство Fiat испытывало немалую озабоченность, наблюдая, как рушится репутация команды, в развитие которой концерн вложил значительные средства. Феррари, как никто другой, понимал, что «Скудерия» начинает превращаться в ничто, и ломал голову над тем, как найти выход из создавшегося положения. В который уже раз ему предстояло воссоздавать команду чуть ли не заново.

Глава десятая

Лука Кордеро ди Монтедземоло родился в 1947 году; в том же году из ворот фабрики в Маранелло выкатили первую машину с изображением вздыбившегося жеребца на капоте. Его семья жила на вилле в горах к югу от Болоньи. Неподалеку от виллы находился перевал Фута, по которому мчались машины, участвовавшие в тысячемильных гонках «Mille Miglia». Нечего и гово

рить, что в детстве Лука частенько ходил к перевалу, чтобы полюбоваться на проносившиеся по узкой каменистой дороге машины. Позже он говорил, что все это очень походило на сцену из фильма Феллини «Амар-корд», где собравшиеся на окрестных холмах зеваки возбужденно гомонили в ожидании, когда на дороге появится цепочка разноцветных автомобилей. Первой машиной Луки был Fiat Nuova 500, подготовленный для гонок приятелем-механиком. Став студентом факультета правоведения Римского университета, Лука развил свой интерес к гонкам, приняв участие в нескольких ралли за рулем Fiat 124, и даже вышел на международный уровень, выступив в ралли «Сан-Ремо», где ему удалось занять седьмое место. В мире ралли он познакомился с такими людьми, как Жан Тодт, молодой француз, который ездил в качестве штурмана с такими известными водителями, как финн Ханну Миккола и Чезаре Фьорио. Последний — весьма влиятельный человек в итальянском автоспорте пригласил Луку в заводскую команду Lancia.

К тому времени, когда Лука Монтедземоло окончил университет, он уже был заметной фигурой в мире гонок. Болельщики отмечали его яркий стиль вождения и безупречные манеры, которые в сочетании с прямым, открытым взглядом и искренней улыбкой привлекали к нему сердца. Лука вступил в контакт с Энцо Феррари благодаря популярной радиопрограмме «Позвоните в Рим: 3131»; оказавшись на радио, Лука был втянут в беседу о будущности «Скудерии Феррари», которую он, вопреки мнению большинства, защищал со всем присущим молодости пылом. Феррари имел привычку писать деловые письма с включенным радио, и рассуждения молодого человека привлекли его внимание. Через три дня Монтедземоло получил по почте бандероль. В ней

находилась книга мемуаров Феррари «Мои ужасные радости», надписанная рукой автора. Дарственная надпись гласила: «Луке ди Монтедземоло, который храбр и на словах, и на деле». Получив стипендию от Колумбийского университета, Монтедземоло отправился в Нью-Йорк изучать историю международных отношений. Вернувшись на Рождество 1972 года в Болонью, он позвонил Феррари и попросил его о личной встрече. «Мне нужен такой человек, как вы, — сказал ему Феррари. — Жаль только, что вам скоро уезжать в Америку». Монтедземоло дал ему понять, что может при необходимости бросить учебу, но Феррари потребовал, чтобы он окончил курс. В июне 1973 года двадцатишестилетний Монтедземоло вернулся в Италию и прямо с самолета отправился в Маранелло, где получил должность менеджера «Скудерии Феррари».

Появление молодого менеджера, не имевшего опыта работы с гоночной командой, было встречено на фабрике в Маранелло с известным скептицизмом. Некоторые сразу же его невзлюбили: считали слишком изысканным, улыбчивым и обходительным, не понимая того, что именно эти качества и требовались человеку, занимавшему должность менеджера. Другие считали его ставленником Fiat, а кое-кто утверждал, что он член семейного клана Аньелли. Последнее Монтедземоло категорически отрицал, но со временем всем стало очевидно, что общение с «адвокатом», как в определенных кругах называли Джанни Аньелли, доставляет ему большое удовольствие. Стороннему наблюдателю даже могло показаться, что их официальные отношения грешат излишней, чуть ли не родственной фамильярностью.

Через десять дней после того, как Монтедземоло приехал в Италию, он получил первый опыт общения с командой. Это произошло на гонках в Силверстоуне,

где «Скудерия» выглядела более чем бледно. «Я прибыл на место в разгар фарса, — писал он. — Этой проклятой машиной просто невозможно было управлять». После квалификации он позвонил в Маранелло и рассказал боссу о том, что произошло. Феррари велел ему забыть о гонках, погрузить машину на транспортер и немедленно возвращаться домой. Монтедземоло упросил его дать возможность выступить Иксу, ХОТЯ и без того было ясно, что положение дел у «Скудерии» отчаянное и, чтобы как-то его выправить, необходимо предпринять самые энергичные усилия.

Первым делом Монтедземоло вернул в экспериментальный цех Мауро Форгьери и попросил его тщательно исследовать неудачную машину, чтобы выяснить возможность се доработки. Помимо этого, команде было необходимо найти достойного гонщика. Лучшим кандидатом на эту роль, с точки зрения Феррари, являлся молодой англичанин Джеймс Хант, который, управляя машиной, выставленной на гонки лордом Хес-кеттом, творил на трассе подлинные чудеса. Патрон Ханта английский аристократ лорд Хескетт, будучи отличным водителем и страстным поклонником гонок, воплощал в своей незаурядной личности черты гонщиков-любителей 20-х годов, которые подчас превосходили профессионалов. Хескетт прилетел в Маранелло на частном самолете и отправился на обед к Феррари в сопровождении целой оравы своих длинноволосых приятелей и болельщиков. Дело, однако, не выгорело, поскольку Хескетт категорически отказался уступить Ханта Энцо Феррари.

Переговоры со вторым кандидатом Ники Лаудой оказались более удачными. Лауда, худой двадцатишестилетний австриец, запомнился Монтедземоло по Сил-верстоуну своей виртуозной манерой вождения. Там

он, стартуя на своем BRM с девятого места стартового поля, ухитрился пробиться на второе место еще до того, как колонна гонщиков подошла к первому повороту. BRM тогда считалась второразрядной командой, и Лау-да выступал в ее составе только для того, чтобы иметь возможность участвовать в гонках Гран При. Он сидел в долгах, достигавших 120 тысяч фунтов, когда ему позвонил Монтедземоло. Клей Регаццони, который тоже ездил за команду BRM, но надеялся на следующий сезон вернуться в Маранелло, отрекомендовал Лауду менеджеру «Скудерии» в самых восторженных выражениях. Энцо Феррари, отметив умение австрийца проявить себя даже в очень сильном окружении, дал Монтедземоло свое согласие на переговоры с австрийцем. Чтобы не привлекать внимания итальянских журналистов, новый менеджер «Скудерии» встретился с Ники в баре неподалеку от аэропорта Хитроу. Набросав проект предварительного соглашения, они расстались с тем, чтобы снова встретиться в Модене, куда Лауда приехал через несколько дней на своем Ford Capri. Лауда и Феррари встретились в старой штаб-квартире «Скудерии» на Виале Тренто-э-Триесте. Они договорились, что Ники сделает на автодроме во Фьорано несколько кругов на 312 B3, а потом сообщит о своих впечатлениях.

На испытательных заездах в качестве переводчика присутствовал Пьеро, которого обучила английскому языку Бренда Вернор. В Маранелло по-прежнему царил культ поклонения боссу. Когда молодой Лауда прямо сказал Старику, что машина никуда не годится, Пьеро, напуганный таким резким заявлением, поторопился вмешаться в разговор. «Вы не можете так говорить!» — прошипел он. Между тем Лауда хотел сообщить Феррари, что машина не в состоянии брать повороты на сколько-нибудь высокой скорости. Феррари же, который

терпеть не мог, когда его машины критиковали в открытую, имел обыкновение списывать недостатки техники на ошибки гонщиков. Хорошо об этом зная, Пьеро стал убеждать Лауду поумерить свой пыл и сказать Старику, что, хотя недочеты у машины есть, их не так трудно исправить. Лауда пробормотал нечто невразумительное. Тут к Феррари подлетел Форгьери и заявил, что все недочеты будут устранены в течение недели. «Вот и хорошо, — сказал Старик австрийцу. — Посмотрим, какой результат вы покажете через неделю. Но учтите: если в следующий раз вам не удастся улучшить время на круге по крайней мере на секунду, с Маранелло вам придется распрощаться».

Последующие несколько дней Лауда и Форгьери провели вместе, пытаясь доработать машину. В конце недели австриец снова обкатал ее на автодроме во Фьо-рано и показал на круге время, которое было близко к тому, что определил Феррари. После этого Ники был принят в команду. Время для этого было самое удачное: Феррари создавал на обломках прежней «Скудерии» новый жизнеспособный коллектив, который мот бы бороться на равных с самым сильным соперником. Основу новой, полностью реорганизованной команды составили Монтедземоло, Форгьери, Лауда, Регаццони и механики Эрмано Куоги и Джулио Борзари. Эти люди, отринув прошлое и словно позабыв о блистающем ореоле, окружавшем в былые годы славное имя «Скудерии Феррари», как бы начали писать историю компании заново. Тон в реорганизованной команде задавал напрочь лишенный сентиментальности Лауда, который был полон решимости правильно поставить дело. Он призывал использовать новейшие технологии, бесстрашно вскрывать недостатки в работе, тщательно анализировать успехи и неудачи команды и на основании сделанных вы

водов выстраивать ее тактику и стратегию. Как всегда, нашлось немало скептиков, которые упорно отказывались верить в способность команды к возрождению — по крайней мере, до тех пор, пока новая политика «Скудерии» не стала приносить плоды.

Лауда пробыл в Маранелло совсем немного, но ему не составило труда понять, что вечное сидение Феррари в офисе, его оторванность от событий сказывается на команде не лучшим образом. «Когда постоянно видишь вокруг себя новейшую технику и талантливых гонщиков, — писал Лауда, — со временем становится все труднее понять, почему все эта красивые машины и люди терпят в гонках неудачу за неудачей». Старик и впрямь плохо знал истинное положение вещей, поскольку новости ему сообщали люди, стремившиеся обрисовать события под выгодным для них ракурсом и умело использовавшие для достижения своих целей его страсть к интриге и мелодраме. Молодые гонщики отзывались о Феррари так: «Старик всегда выглядел и говорил чрезвычайно внушительно и во время своих редких публичных выступлений буквально завораживал толпу. Однако в тесном кругу его личность производила далеко не столь сильное впечатление». Лауда потешался над его привычкой время от времени почесываться, а также громко сморкаться в большой клетчатый платок. При этом он отдавал должное его мягкой иронии и умению вовремя пошутить, чтобы разрядить напряженную обстановку.

Занимаясь делами у себя в офисе или отдыхая на маленькой ферме неподалеку от испытательной трассы Фьорано, Феррари никогда не упускал случая поинтересоваться состоянием дел у Лауды и Форгьери, которые всю зиму 1973/74 года трудились над созданием новой конкурентоспособной машины. А еще он любил по-

сещать трассу, где испытывали тот или иной вариант НОВОГО болида. Если Старика на трассе не было, Лауда пересекал улицу, шел к нему в офис и во всех деталях рассказывал о том, как продвигаются работы. Другими словами, он действовал без посредников, которые могли в силу тех или иных причин довести до сведения босса искаженную информацию относительно их с Форгь-ери разработок. В этом его всячески поддерживал Монтедземоло, которому дружеские отношения с Аньелли обеспечивали среди руководства компании относительную независимость. «Он был молод, — говорил Лауда о Монтедземоло, — но дело свое знал».

Когда модернизированная 312 В3 появилась на старте первой гонки сезона 1974 года в Буэнос-Айресе, результаты многомесячных упорных трудов по ее доводке не замедлили сказаться. Регаццони, старший гонщик команды и по возрасту и по опыту, занял в квалификационных заездах второе место и расположился на первой линии стартового поля вместе с управлявшим Lotus Ронни Петерсоном. Лучшие гонщики Формулы-1 — Пе-терсон и Жаки Икс на Lotus, Хант на March, Эмерсон Фитгипальди и Денни Хыом на McLaren и Карлос Рей-теман на Brabham — ездили на машинах с моторами Ford-Cosworth. Когда гонщики стали прогревать моторы, рокот единственного 12-цилиндрового оппозитного двигателя Ferrari на мгновение перекрыл однообразное стрекотание 8-цилиндровых Cosworth. Со старта гонку повел Рейтеман на Brabham и, возможно, пришел бы к финишу первым, если бы на последнем круге у него неожиданно не закончилось топливо. По этой причине тысячам его соотечественников пришлось приветствовать Денни Хьюма, который и стал победителем. Лауда занял второе место, а Регаццони — третье. В Буэнос-Айресе многие болельщики не без удивления для себя отмети

ли, что «Скудерия Феррари» снова набрала форму и способна на равных конкурировать с любым соперником. Первую победу «Скудерии» принесли тонки на автодроме Харама в Испании, где Ники Лауда, стартовав с поула, захватил лидерство после того, как Lotus Петер-сона из-за неполадок в двигателе сошел с трассы. Когда Монтедземоло позвонил в Маранелло, Старик, следивший за гонками по телевизору и уже знавший об одержанной Лаудой победе, то ли в шутку, то ли всерьез первым делом похвалил новый синий пиджак своего менеджера. Потом он заговорил о Лауде. «Этот паренек ездит быстро. Я бы даже сказал, очень быстро», — произнес он. Вторую победу австриец одержал в Зандвоорте, где машины Ferrari сделали дубль, то есть заняли первое и второе места. Регаццони одержал всего одгту победу — на Нюрбургринге, но в общем зачете (благодаря большому количеству подиумов) занял второе место после Фиттипальди. Лауда же, несмотря на свои две победы, в общем зачете выше четвертого места не поднялся. Но он мог стать чемпионом — ему просто не хватало опыта международных соревнований. Он попал в аварии в Германии и в Канаде, а на Гран При Великобритании в Брзндс-Хетч получил прокол, стоивший ему первого места. Впрочем, мало кто сомневался, что Лауда, который начал свою карьеру во второразрядных командах March и BRM, в самом скором времени займет достойное место в мировой элите автогонщиков.

Взлет Лауды начался уже в следующем, 1975 году, когда Форгьери выпустил новую машину Ferrari 312T, у которой коробка передач располагалась за двигателем, а сам двигатель имел мощность около 500 лошадиных сил. По мнению Лауды, это был настоящий шедевр гоночного автомобилестроения, и он испытывал немалую гордость при мысли, что тоже приложил руку к его соз

данию. Начиная с Монако, Лауда выиграл на этой машине несколько гонок подряд; всего же за этот сезон он одержал пять побед, которых ему хватило, чтобы завоевать чемпионское звание — первое для «Скудерии» после 1964 года, когда чемпионом мира стал Сертис. Лауда намного опередил по очкам чемпиона мира предыдущего года Фиттипальди, что же касается его напарника Регаццони, швейцарец одержал победу в Монце, где Лауда, заняв третье место, обеспечил себе чемпионский титул. Клей сделал все, что было в его силах, чтобы обеспечить победу «Скудерии Феррари» в Кубке конструкторов, но в общем зачете выше пятого места подняться не смог. Надо сказать, ему не составило большого труда признать очевидное — что как гонщик он ниже Лауды, и он не раз лично говорил об этом Монтедземоло. Последний же считал Лауду и Регаццони идеальными гонщиками номер один и номер два, лучшей парой из всех, что были у Феррари после Аскари и Виллорези, которые выступали за «Скудерию» двадцать пять лет назад.

Проработав у Феррари два с половиной года, полностью перестроив команду и выведя ее на первое место в мире, Монтедземоло ушел из «Скудерии»: в обширной империи Аньелли было что улучшать и перестраивать. Успехи, которых Монтедземоло добился на поприще менеджера, снискали ему доверие и расположение со стороны руководства концерна Fiat; уйдя из «Скудерии», он стал стремительно подниматься вверх по служебной лестнице. Поговаривали даже, что руководство Fiat видит в нем преемника Аньелли. Интересно, что большинству служащих «Скудерии» на успехи ее бывшего менеджера было наплевать: мир за пределами Маранелло для них, можно сказать, просто не существовал.

В 1974 году умер Пеппино Верделли — человек, который опекал Энцо Феррари на протяжении полувека и был готов предстать перед ним по первому его зову в любое время дня и ночи. У него был только один свободный день в году — воскресенье на Пасху, — который ого супруга в прямом смысле вымолила у Инженьере. Бывший полицейский Дино Тальязуччи, который пришел ему на смену, был не менее надежным и преданным человеком, но он мало что знал о жизни Феррари — в отличие от Пеппино, который мог бы поведать миру много интересного о своем боссе, чего, к большому сожалению его многочисленных биографов, так никогда и не сделал.

Монтедземоло — вот кто в силу своих способностей и умения руководить людьми мог бы стать истинным продолжателем дела Феррари. Пьеро, младший сын Инженьере, возложенных на него надежд не оправдал. Так, во всяком случае, считал Феррари, который вольно или невольно постоянно сравнивал его с покойным Дино. Хотя Пьеро с молодости работал на фабрике и посещал все заседания руководства компании, Энцо ответственной работы ему не поручал, а когда Пьеро пытался высказать свое мнение по тому или иному вопросу, одергивал его резкими словами вроде: «Я бы на твоем месте помолчал» — после чего обращался за советом к главному инженеру Форгьери. Он ставил мнение Форгьери много выше мнения своего сына, чего последний не мог не заметить. Кроме того, не проходило и дня, чтобы Феррари в той или иной форме не давал ему понять, что Дино во всех отношениях был лучше и выше его. Со временем Пьеро окончательно ушел в себя и на ответственных совещаниях боялся вставить хотя бы слово. Лина, мать Пьеро, не могла прийти сыну на помощь: в силу многолетней привычки она старалась держаться в тени

и в отличие от супруги Инженьере Лауры в делах никакого участия не принимала. С Феррари она никогда не спорила, дурного о других людях не говорила и ни на кого особенно не обижалась. Пьеро, унаследовавший ее мягкий характер, поступал в полном соответствии с этой поведенческой моделью.

К следующему сезону Форгьери подготовил еще более совершенную машину — Ferrari 312 T2, на которой Лауда выиграл гонки в Бразилии и Южной Африке и пришел вторым после *Регаццони* в Лонг-Бич. В Южной Америке машины «Скудерии Феррари» впервые участвовали в гонках с намалеванной на бортах эмблемой концерна Fiat. Это было сделано по настоянию местных агентов концерна. Многие стали тогда поговаривать, что «Скудерия Феррари» в будущем может изменить свое название на «Скудерия Фиата» или что-нибудь в этом роде. Впрочем, в скором времени у так называемых «знатоков первой из формул» появились другие, куда более волнующие темы для сплетен и домыслов. Лауда, управляя миниатюрным трактором на заднем дворе дома, который он купил себе неподалеку от Зальцбурга, перевернулся, сгребая в кучу землю, и сломал себе два ребра. Ни итальянская публика, ни «Скудерия Феррари», ни итальянская пресса особых сожалений по этому поводу не выразили. Было просто объявлено, что по состоянию здоровья следующую гонку Лауда пропустит. Кое-кто даже решил, что этот инцидент был специально выдуман для того, чтобы скрыть конфликт между Феррари и его первым гонщиком. Спортивные журналисты в этой связи припомнили аварию, в которую попал Сертис на Lola, задаваясь между строк бессмысленным в общем вопросом, имеет ли право гонщик

знаменитой команды рисковать собой, управляя транспортным средством иной фирмы — пусть даже это маленький садовый трактор.

Монтедземоло, который мог бы договориться с прессой, Стариком и гонщиком и, что называется, спустить все на тормозах, уже не было. На его место пришли совсем другие люди — Гвидо Розани и Даниэле Аудетто, которые для роли миротворцев никак не подходили. Аудетто, еще один протеже Аньелли и бывший менеджер команды Lancia Rally, прошел сходный с Монтедземоло жизненный путь, но наладить добрые взаимоотношения с Лаудой, руководством и сотрудниками «Скудерии» не сумел. В Маранелло его называли «сломанный будильник» по причине того, что он имел обыкновение звонить Старику в самое неподходящее время. Желая побыстрее утвердиться в новой должности, Аудетто прибег к порочной тактике Эудженио Драгони, который пытался упрочить свой авторитет с помощью интриг. Чтобы закованный в гипс Лауда не слишком рассиживался дома, Аудетто распустил слух, что на следующих гонках его заменит Маурицио Фламмини — многообещающий молодой гонщик из итальянской Формулы-2. Когда эти слухи дошли до Лауды, он в беседе с репортером Gazzetta dello Sport не слишком лестно отозвался о «режиме Феррари». Впрочем, этим выпадом все и ограничилось. После курса интенсивной терапии Лауда нашел в себе силы сесть в машину и занять в квалификационных заездах на испанском автодроме Харама второе место после Джеймса Ханта, ездившего на McLaren. В гонке он тоже был вторым, отстав от англичанина на полминуты. Слухи о его замене имели хождение еще некоторое время, но победы, которые Лауда одержал в Бельгии и Монако, окончательно заставили

сплетников заткнуться. Теперь ни у кого не было сомнения, что второе чемпионское звание почти что у него в кармане. Тем более его главный соперник Хант на Гран При Великобритании был дисквалифицирован, в результате чего победа опять-таки досталась Лауде.

К тому времени как Лауда приехал в Нюрбургринг на десятый из шестнадцати этапов сезона, у него на счету было шестьдесят одно очко. Для сравнения, его главные конкуренты Хант и Патрик Дэпайе имели только по двадцать шесть очков каждый. Во время обеда в ресторане «Каваллино», на котором Феррари и Лауда должны были подписать договор на следующий сезон, вспыхнул скандал. Пьеро, как всегда выступавший в роли переводчика, отказался переводить слова Лауды, когда тот, глядя Старику прямо в глаза, выпалил, что без него, Лауды, «Скудерия» никогда бы не выиграла чемпионата. Старик догадался о смысле реплики по выражению лица гонщика, и между ними началась ссора: обе стороны стали угрожать друг другу немедленным разрывом отношений. Можно не сомневаться, что и Лауда, и Старик получили от этой перебранки немалое удовольствие. Лауда в очередной раз подтвердил свою репутацию прямого, бескомпромиссного человека, ратующего за справедливость; Феррари же получил возможность поупражнять горло и от души наорать на подчиненного, позволившего себе иметь собственное мнение. Несмотря на сильные, непарламентские выражения, использовавшиеся обеими сторонами, компромисс, удовлетворивший обоих, был найден. Лауда в своей привычной иронической манере коротко охарактеризовал итоги переговоров так: «Ладно, жмот, по рукам», — сказал Феррари. «Жмота» он просто не мог не вставить. Должен же он был лишний раз мне напомнить, кто тут хозяин и кто платит за музыку».

Чего стоит жизнь пилота в реальности, показали гонки на Нюрбургринге. Несравненная когда-то местная четырнадцатимильная трасса, именовавшаяся по-немецки Nordschleife (северная петля), насчитывающая 175 поворотов, бесконечно меняющая горизонт, давно уже стала исторической достопримечательностью. Построенная в 1927 году, она была свидетельницей многих подвигов и славных дел. Тацио Нуволари и Хуан Мануэль Фанхио использовали ее как своеобразное полотно, на котором колесами рисовали свои шедевры. В окружавших трассу лесах и горах Айфельского горного массива обитали души Роземайера, Караччиолы, Варци, Ас-кари и Мосса. Лауду эта мистическая трасса буквально завораживала, с другой стороны, он не уставал повторять, что в смысле безопасности она оставляет желать много лучшего. И не потому, что организаторы гонок пренебрегали своими обязанностями — совсем нет. Просто трасса имела слишком большую протяженность, и, чтобы расставить по всей ее длине необходимое число маршалов, их бы потребовалась целая армия. Нельзя, впрочем, сказать, чтобы попытки как-то осовременить и модернизировать трассу не предпринимались. В 1973 году по рекомендации Джеки Стюарта был принят трехлетний план капитальной реконструкции ограждений, но и это не смогло обеспечить Нюрбург-рингу необходимой по современным стандартам безопасности. В начале 1976 года на собрании Ассоциации гонщиков Формулы-1 Лауда даже предложил эту трассу бойкотировать; в Италии тут же нашлись строгие блюстители гонщицкого кодекса чести, которые пустились в рассуждения по поводу того, что пилоту «Скудерии Феррари» не пристало избегать риска там, где подвергали риску свои жизни многие отважные гонщики предыдущих поколений. В любом случае, инициатива Лау

ды не получила поддержки, и Гран При Германии прошел на той самой трассе, где и было запланировано.

Как бы ни относился Лауда к этой трассе, во время квалификационных заездов он занял второе место и расположился на стартовом поле рядом с Хантом. 1 августа, в день гонок, небо хмурилось, казалось, вот-вот пойдет дождь, и Лауда выехал на старт в дождевой резине. У Нюрбургринга была еще одна особенность: ее большая протяженность превращала круг почета в затяжной фарс. С практической же точки зрения это означало, что гонщикам почти никогда не удавалось провести рекогносцировку непосредственно перед гонками. Между тем здесь, как и в Спа, в случае плохой погоды всегда существовала вероятность того, что струи дождя зальют только часть трассы, а другая ее часть останется абсолютно сухой. Стартовав и завершив первый круг, Лауда осознал, что дождя не было на всем протяжении трассы и что он, поставив на машину колеса с дождевой резиной, поторопился и допустил ошибку. Чтобы ее исправить, Лауда в конце первого круга заехал в боксы и сменил дождевую резину на «слик». После этого он возобновил гонку и помчался вдогонку за соперниками, чтобы восстановить утерянные позиции. Идя на сумасшедшей скорости, он, уже почти достигнув поворота «Бергверк», на мгновение потерял управление, в результате чего машину повело вправо, вынесло с трассы и швырнуло на проволочный барьер ограждения. Пробив барьер, его машина зацепила земляную насыпь. Удар был настолько силен, что машину отбросило назад на трассу, где она, пару раз крутанувшись, замерла без движения. Из поврежденных проволокой топливных баков хлестало горючее, готовое в любую секунду воспламениться. Кроме того, проволочной сеткой у Лауды сорвало защитный шлем. В результате, когда машина

загорелась, голову и лицо гонщика, не успевшего выбраться из кокпита, стали лизать языки пламени. Это не говоря уже о том, что Лауда, вынужденный вдыхать едкий, токсичный дым и пары бензина, едва не задохнулся. Четыре машины, которые Лауда обошел, выехав из боксов, — Surtees Бретта Лангера, наследника миллиардов Дюпона, Williams Артуро Мерцарио, бывшего гонщика «Скудерии», и два Hesketh — Гая Эдвардса и другого австрийца, журналиста в прошлом Харальда Эрт-ля, — оказавшись перед пылающим алым автомобилем, остановились. Гонщики выскочили из кокпитов и устремились на помощь маршалам, которые вытаскивали потерявшего сознание Лауду из горящей машины. Общими усилиями австриец был извлечен из охваченного огнем кокпита и доставлен в карете «Скорой помощи» в госпиталь в Мангейме, где, пока врачи боролись за его жизнь, его исповедал священник.

В Маранелло всех объял ужас. Феррари, наблюдавший за гонками по телевизору, снял трубку и по старой памяти набрал номер телефона Луки ди Монтедземоло. «Когда Ники Лауда загорелся на трассе на Нюрбур-ринге, — вспоминал десять лет спустя Монтедземоло, — Феррари позвонил мне буквально через минуту и спросил: «Как думаешь, Лука, кого нам взять ему на замену?» Как всегда, Старик продемонстрировал свою глубочайшую заинтересованность в деле, которому он служил. Но в данном случае это граничило с откровенным цинизмом. Словно устыдившись этого, Феррари быстро сменил тему и заговорил о состоянии Лауды». Когда над местом аварии пошел дождь и водяные струи смыли с трассы пятна гари и потеки масла, комментатор стал рассуждать о возможных причинах катастрофы. В частности, высказал предположение, что дело тут скорее всего в какой-нибудь поломке. Сидевший у телеви

зора Феррари ударился в мрачные реминисценции — вспомнил о катастрофе во время тысячемильных гонок «Mille Miglia» в 1957 году, о смерти Муссо и Коллинза в 1958-м, об инцидентах с фон Трипсом в 1961 году и с Бандини — в 1967-м, а под конец неожиданно объявил своим сотрудникам, что уходит из гонок.

В течение месяца всем казалось, что он сдержит свое слово. «Скудерия Феррари» словно умерла: хранила полное молчание о возможных причинах катастрофы и не выставила ни одной машины для участия в Гран При Австрии в Цельтвеге. Когда Лауда, все еще находившийся в госпитале, об этом узнал, его гневу не было предела — он считал, что все это происки менеджера Аудетто. На следующие гонки в Зандвоорте «Скудерия» все-таки отправила одну машину, которой управлял Ре-гаццони. Несмотря на то что он остался в единственном числе, ему удалось занять второе место. Между тем Феррари с подачи Монтедземоло вел переговоры с Карлосом Рейтеманом. Аргентинцу до такой степени не терпелось вступить в «Скудерию», что он из собственных средств заплатил неустойку Берни Эклстоуну — хозяину команды Brabham. Через шесть недель после того, как Лауда попал в аварию, Рейтеман приехал в Монцу, чтобы принять участие в Гран При Италии. К большому удивлению Феррари, перед началом гонок ему позвонил Лауда и сказал, что тоже хочет выйти на старт. Таким образом, в Монце «Скудерию Феррари» представляли целых три гонщика. Регаццони, хотя ему никто не отваживался об этом сказать, начал понимать, что дни его в «Скудерии» сочтены. Лауда приехал на трассу с замотанной бинтами головой: его раны еще не зажили, и из них сочилась кровь. Несмотря на сильную боль, которую причиняли ожоги и раны, Лауда занял в гонке четвертое место и дважды показывал лучшее вре

мя на круге. Рейтеман пришел девятым. Вернувшись в боксы, он стал жаловаться, что кокпит модели 312T для него тесноват. Это помогло Феррари разрешить проблемы, связанные с включением в команду третьего гонщика. Рейтеман до конца сезона испытывал машины во Фьорано, в то время как Лауда и Регаццони участвовали в трех заключительных гонках сезона — в Моспорте, Уоткинс-Глен и Фудзи.

У Лауды были сильно обожжены веки, уши и кожный покров головы, но он стремился доказать Старику, что и раненный в состоянии защитить свой чемпионский титул, на который в данный момент покушался Хант. Проблема с подвеской заставила Лауду в Канаде снизить темп, и эту гонку он закончил восьмым. В Уоткинс-Глен он был третьим — вслед за McLaren Ханта и Tyrrell Джоди Шехтера. Догнать их, будучи не в форме, он был не в состоянии, поэтому старался набрать как можно больше очков. Невероятная выдержка, позволявшая Лауде, превозмогая боль, участвовать в гонках, принесла свои плоды. Когда команды встретились на трассе Маунт-Фудзи, откуда открывался вид на покрытую искристым белым снегом вершину огромной горы, он все еще опережал Ханта на три очка и по-прежнему имел шанс победить в чемпионате. Лауде была нужна эта победа — и не только для того, чтобы подтвердить свое право на чемпионский титул. Австриец жаждал своей победой заткнуть глотки тем, кто распускал слухи о том, что его несвоевременное возвращение поставило «Скудерию» в невыгодное положение.

В квалификации он занял третье место и должен был стоять на стартовом поле позади McLaren Ханта и Lotus Марио Андретти. Если бы он опередил Ханта или если бы они оба сошли с трассы, чемпионский титул достался бы ему. Еще до начала гонки полил дождь —

настолько сильный, что никто из болельщиков не мог припомнить ничего подобного. Поначалу гонщики даже отказывались выезжать из боксов — за исключением Регаццони и такого же чокнутого, как он, итальянца Витторио Брамбиллы, управлявшего March, которые первые направились к месту старта. Дождь безжалостно хлестал по склонам Фудзи; мутные струи дождевой воды низвергались с горы и заливали трассу, которая теперь более всего напоминала бурную горную реку. Когда машины выехали наконец из боксов и покатили к стартовому полю, они походили на скоростные катера, рассекавшие носом волны и оставлявшие за собой длинные пенистые «усы». Ничего не поделаешь: в соответствии с контрактом гонщики должны были ехать при любой погоде. Некоторые пилоты даже радовались этой аномальной ситуации. Они надеялись, что дождь сведет преимущество грандов на нет и у них появится шанс отличиться. Таких отчаянных водителей Феррари называл «гарибальдийцами» и очень их привечал, но Лауда к их числу не относился. Для этого он был слишком умен и расчетлив. Кроме того, он совсем недавно вырвался из объятий смерти и лучше, чем кто-либо, был способен оценить прелести жизни. На первом же повороте, к которому он подошел чуть быстрее, чем следовало, его машину занесло, после чего она заскользила по воде и едва не вылетела за пределы трассы. Остальные гонщики на самом малом ходу обогнули машину Лауды и скрылись за поворотом. Лауда пришел в себя и продолжил гонку, но на втором круге понял, что это выше его сил. Отстегнув привязные ремни, он выбрался из кокпита и ушел с трассы. «Когда ездишь в дождливую погоду, — вспоминал он, — нужно собрать в кулак все свои силы, призвать на помощь все резервы своего организма. Но у меня таких резервов не было, и езда по мокрой дороге

окончательно меня доконала». Когда четверть дистанции была пройдена, дождь неожиданно прекратился, и трасса стала подсыхать. У Ханта были проблемы с машиной, он даже слегка сбросил скорость, но тем не менее сумел занять третье место. Таким образом, он, опередив Лауду всего на одно очко, стал чемпионом. Если бы Лауда чуточку успокоился, нашел в себе силы продолжить гонку, а потом, когда дождь перестал, немного поднажал, ему, вполне вероятно, удалось бы получить в этом году чемпионский титул во второй раз. Как оказалось, для этого ему лишь нужно было занять пятое место. Телефонный разговор, состоявшийся между Лау-дой и Феррари в Токийском аэропорту, был коротким и резким. «Что с вами случилось? Вы хотите участвовать в гонках в следующем сезоне? Чем я могу вам помочь?» Это были вопросы, — вспоминал Лауда, — которые Феррари прежде никогда никому не задавал». Когда Лауда вернулся домой и стал ждать вызова из госпиталя на операцию, Феррари позвонил ему и предложил в следующем сезоне поработать у него менеджером. Лауда сразу понял, что произошло: босс утратил к нему доверие. Кроме того, Лауда не мог не знать, что, окажись он рядом с Рейтеманом, это неминуемо приведет к затяжному конфликту. Впрочем, ему на это было наплевать. Что-что, а конфликты не могли выбить его из седла. И тогда Лауда позволил себе напомнить Феррари о недавно подписанном ими договоре. Феррари сухо сказал, что он может остаться в команде, но что гонщиком номер один будет Рейтеман. «Гонщиком номер один, — наставительно сказал Лауда, — будет тот, кто покажет лучшее время и выиграет больше гонок».

Аудетто ушел из «Скудерии» в конце 1976 года, и его заменил Роберто Носетто — один из служащих Феррари «старой школы», который был знаменит своей пря-

мо-гаки патологической привязанностью к костюмам зеленого цвета. Надо сказать, что к тому времени отношения Лауды с менеджерами Феррари окончательно испортились. Лауда хотелось одного: побить Карлоса Рейтемана и вернуть себе чемпионский титул. Рейте-ман, однако, начал сезон хорошо: на Гран При Бразилии в Интерлагосе он обошел своего напарника и занял первое место. Оттесненный на второй план Лауда занялся, как и в прошлом году, доводкой очередной модификации знаменитой модели 312. Испытав и освоив новую машину, он одержал на ней победы в Южной Африке, Германии и Голландии. Если прибавить к этому очки, полученные им за вторые места в Монако, Бельгии, Англии и Италии, то его шансы получить чемпионский титул во второй раз можно было назвать бесспорными. Но атмосфера в «Скудерии Феррари» стала тяготить Лауду до такой степени, что он решил не дожидаться окончания сезона и тайно подписал договор с Берн и Эклсто-уном, предложившим ему за участие в гонках в составе команды Brabham колоссальную сумму в 500 ООО фунтов, каковой, конечно же, Феррари пообещать ему не мог.

Когда эта новость просочилась в прессу, Лауда даже был этому рад. Втайне ему хотелось, чтобы это известие дошло до Старика, поскольку это было его прощальным ударом по самолюбию босса. Он уже выиграл второй чемпионский титул, более того, обеспечил «Скудерии» победу в Кубке конструкторов и считал, что больше ничего Феррари не должен. «Если разобраться, я поступил жестоко, — писал Лауда. — Ведь я был молод и силен, а ему уже исполнилось семьдесят семь, и он был окружен самовлюбленными «советниками», которые думали прежде всего о собственной выгоде. При этом я не мог отказать себе в удовольствии на

звать ему сумму своего гонорара и отвергнуть его предложение, которое, несомненно, было самым щедрым с его стороны за все время существования «Скудерии Феррари». «Предательство» Лауды еще больше усилило подозрительность Феррари, и без того болезненную. Когда до него дошли слухи, что механик Эрмано Куоги собирается уйти в команду Brabham вместе с Лаудой, он, не зная, как обстоят дела в действительности, на всякий случай его уволил. Лауда торжествовал: все-таки ему удалось насолить Феррари и основательно вывести его из себя. Прощаясь с боссом накануне Граи При Канады, когда до конца сезона оставалось всего две гонки, Лауда только сказал: «Чао, Энцо!» — после чего вышел из кабинета, громко хлопнув дверью. Пожалуй, это было самое короткое и фамильярное прощание с хозяином «Скудерии», какое только слышали стены этого кабинета.

О человеке, который принес «Скудерии» два чемпионских звания в то время, когда в команде, казалось бы, все рушилось и она находилась на грани тотального кризиса, Феррари отзывался так: «Когда Лауда участвовал в гонках, он был холоден, собран и уверен в себе. Без сомнения, это был один из самых талантливых и интеллектуальных гонщиков своего времени. Он многое сделал для «Скудерии Феррари» и мог бы сделать еще больше... Что же касается его характера, то тут я ничего не скажу, поскольку склонности осуждать людей не имею...»

Энцо Феррари присмотрел себе нового фаворита еще до конца года. Хотя ведущим гонщиком команды в следующем сезоне считался Карлос Рейтеман, Феррари с некоторых пор стало казаться, что аргентинцу подчас

недостает темперамента. Это касалось в первую очередь гонок, так как в отношениях с женщинами темперамент его никогда не подводил. «Когда Рейтеман впервые вошел в наш офис, — вспоминала Бренда Вернор, секретарша Феррари, — я чуть не умерла: до того он был хорош собой — золотистый загар, сверкающие синие глаза... короче, не парень, а картинка. Всякий раз, когда я на него смотрела, у меня ноги подкашивались. Но общаться с ним было непросто, поскольку он жил в созданном его воображением вымышленном мире и простейший вопрос вроде: какой сегодня день? — мог поставить его в тупик». Журналисты, давая краткие характеристики гонщикам, из года в год писали о нем как о человеке «с внешностью и ухватками голливудского героя-любовника». Феррари отзывался о нем так: «Это был античный атлет с большим талантом к гонкам, который, однако, был подвержен срывам, поскольку далеко не всегда мог контролировать свои эмоции. Иногда он находил выход из самых, казалось бы, безнадежных ситуаций, а иногда по совершенно непонятной для окружающих причине становился апатичным и прекращал борьбу, хотя победа, что называется, была у него в кармане» .

На место Регаццони, гонщика номер два, которому дали понять, что команда в его услугах больше не нуждается, Феррари пригласил в «Скудерию» франко-канадца Жиля Вильнева — звезду Формулы Atlantic. До встречи "с Инженьере Вильнев участвовал в Гран При только один раз. Это было в Силверстоуне, где Вильнев в квалификации показал на McLaren пятый результат, уступавший только полсекунды времени Джеймса Хаита, который выиграл поул. Феррари взял в «Скудерию» Вильнева по рекомендации Уолтера Вольфа, канадского нефтяного магната, создавшего собственную команду

Формулы-1. Вольф так понравился Феррари, что Ин-женьере позволил его ведущему гонщику южноафри-канцу Джоди Шехтеру проводить испытания новой техники на своей трассе во Фьорано. Крис Эймон, видевший собственными глазами, как виртуозно Вильнев водит машины в гонках CanAm, поддержал рекомендацию Вольфа. Кандидатуру Вильнева поддержал и Джон Хоган, глава табачной корпорации Philip Morris, производившей знаменитые сигареты Marlboro. Этот человек, один из крупнейших спонсоров команд Формулы-1, давно уже стремился наладить деловые контакты со «Скудерией Феррари».

Вильнев, которому исполнилось 27 лет, выглядел очень молодо и вполне мог сойти за семнадцатилетнего парнишку. У него было нежное, почти ангельское лицо, но так уж случилось, что определение «гарибальдиец», которое Феррари давал только самым отчаянным гонщикам, стремившимся достичь победы любой ценой и при любых, даже самых неблагоприятных обстоятельствах, подходило ему как нельзя лучше. «Итак, молодой человек, — сказал Феррари, обращаясь к Вильневу, которого вызвал в Маранелло, позвонив ему домой в Квебек, — сколько вам нужно для полного счастья?» Они почти сразу нашли общий язык, хотя никакого договора тогда не подписали. В тот день у Феррари была назначена другая встреча — с Ники Лаудой, который объявил ему о своем уходе. На освободившееся место было много претендентов, и среди них такие талантливые гонщики, как Марио Андретти и Джоди Шехтер. Но Феррари предпочел им Вильнева, который с подачи своего спонсора Джона Хогана поместил на своем шлеме красно-белый шеврон с коробки сигарет Marlboro. Это была первая реклама сигарет Marlboro, появившаяся в «Скудерии Феррари» и ставшая в скором времени неотъем

лемой частью оформления ее машин. Вильнев в соответствии с подписанным с Феррари договором должен был получать 75 ООО долларов в год, четвертую часть от доходов своего спонсора и 15 ООО долларов на оплату транспортных расходов его семьи, состоявшей из трех человек. Хотя договор был подписан в конце сезона 1977 года, Вильневу удалось поучаствовать в его заключительном этапе. Правда, закончить гонку на «домашней» трассе в Моспорт-Парке в Канаде он так и не смог. Характеристики Ferrari не подходили к его стилю вождения; на одном из поворотов он не сумел сладить с управлением, его машина пошла юзом и заглохла. Когда он пытался ее завести, выяснилось, что у него сломался привод, и он выбыл из гонок. В Маунт-Фудзи Жиль упустил момент торможения и врезался в Tyrrell Ронни Петерсона. В результате его машина вылетела с трассы и рухнула в толпу стоявших у обочины зрителей. Погибли фоторепортер и маршал, а несколько человек получили ранения. Началось расследование. Следователь допрашивал и Вильнева и Петерсона, но после нескольких допросов пришел к выводу, что они действовали в рамках правил и состава преступления в их деяниях нет. «Парню не повезло, — сказал Феррари о Вильневс на пресс-конференции, посвященной окончанию сезона, — но я полагаю, он себя еще покажет, поскольку потенциал у него огромный».

Лаура Доменика Гарелло Феррари умерла 27 февраля 1978 года в возрасте семидесяти семи лет. Последние несколько лет жизни она была прикована к постели, страдая от мускульной дистрофии, которая убила ее сына двадцатью годами раньше. Вдовец некоторое время пребывал в уединении, размышляя о шестидесяти го

дах, проведенных в браке с этой женщиной, и о тех радостях и драмах, которые за эти долгие годы совместной жизни у них были. Разумеется, он вспоминал об их умершем сыне, а также о своей первой встрече с Лаурой иод аркой железнодорожного вокзала в Турине. Он вспоминал их свадьбу, на которую приехала из деревни куча ее совершенно не нужных ему родственников. А еще он вспоминал вечера, когда он поздно возвращался домой и ел приготовленный ее руками невкусный ужин, выслушивая от нее обвинения в неверности, которые поначалу заставляли его замыкаться в себе, а потом и вовсе уходить из дому — к своей второй семье, где его вкусно кормили и ничего от него не требовали.

«Ее доходившая до скупости бережливость, всегдашнее стремление упростить и опошлить то, что ей не дано было понять, а также ежедневное бесконечное ворчание безмерно меня тяготили, — писал Феррари. — При этом она, сама того не сознавая, временами здорово меня выручала. К примеру, ее неожиданные визиты на фабрику, раздражавшие сотрудников и отвлекавшие их отдела, позволяли мне сосредоточиться на ежедневных рутинных проблемах жизни предприятия, до которых в обычное время у меня не доходили руки. Как ни странно, ссоры из-за пустяков, которые возникали у нас чуть ли не поминутно, привязывали нас друг к другу сильнее, нежели других людей — поцелуи и взаимные объятия. Как бы мы ни ссорились, мы остались вместе, и даже смерть нашего сына не смогла нас разлучить».

Феррари похоронил жену в семейном склепе, после чего начал с помощью адвокатов гражданский процесс, результатом которого должно было стать официальное усыновление Пьеро и водворение его в качестве полноправного наследника вместе с матерью, женой и дочерью в дом на Ларго Гарибальди. Кроме доли в семейном

бизнесе, Пьеро должен был также унаследовать и фамилию Феррари. Старик долго оттягивал начало процедуры по усыновлению, чтобы не волновать Лауру, но теперь, когда она умерла, с этим, принимая во внимание его преклонный возраст, следовало поторапливаться.

В 1978 году были и другие потери. Молодой инженер Джанкарло Бусси, который работал над созданием новой техники вместе с Форгьери и Франко Роккой, во время экскурсионной поездки на Сардинию неожиданно исчез и ни к себе домой, ни в «Скудерию» не вернулся. Поскольку он происходил из состоятельной семьи, бытовало мнение, что его похитили с целью выкупа. Однако никаких требований от возможных похитителей так и не поступило, а о молодом инженере с тех пор больше никто не слышал.

Карлос Рейтеман гонялся за «Скудерию» последний сезон. Любимцем итальянской публики и сотрудников «Скудерии Феррари» стал Жиль Вильнев. Аргентинец, хотя обладал талантом и был хорош собой, никому особенно не нравился — в том числе и новому менеджеру команды Марко Пиччинини. Марко происходил из старинной семьи римских купцов и банкиров и, в отличие от большинства своих предшественников, был ловким политиком. Феррари относился к нему с полным доверием — как к Монтедземоло или, по словам одного из его сотрудников, «как к родному сыну». Недаром Пиччинини продержался на месте менеджера целых десять лет, что стало для «Скудерии» своеобразным рекордом. «Для меня Феррари был своего рода первым министром, которого со всех сторон окружали советники, — писал Карлос Рейтеман, который, уйдя из гонок, вернулся в Аргентину, занялся политикой и со временем стал губернатором провинции Санта-Фе, откуда был родом. — Когда мы с ним встречались, у меня было та

кое чувство, что его приближенные с ним обо мне уже разговаривали и будут разговаривать еще — когда я уйду. Я не мог отделаться от ощущения, что он мне не доверяет».

За сезон 1978 года Рейтеман выиграл на Ferrari четыре гонки — в Рио-де-Жанейро, Лонг-Бич, Брзндс-Хетч и Уоткинс-Глен — ив общем зачете занял в чемпионате третье место — после Марио Андретти и Ронни Петерсо-на, которые управляли Lotus конструкции Колина Чеп-мена с новыми кузовами клиновидной формы. Третье место Рейтемана не могло, однако, устроить ни ту ни другую сторону. «Когда Рейтеману, — писал Феррари, — предложили машину, которая, на его взгляд, давала ему больше шансов стать чемпионом, он, подобно Фанхио, от нас ушел. Но, в отличие от последнего, чемпионом так и не стал». У Рейтемана было прозвище — Лоле, но в команде его так никто не называл. Для сотрудников «Скудерии» он был и навсегда остался Рейтеманом. Другое дело его напарник. «Вильнев был на удивление обаятельным человеком, люди были от него без ума и тепло, по-родственному звали его Жилем», — писал Феррари. Рейтеман без малейшей иронии отмечал, что отношения между Феррари и Вильневым, у которых разница в возрасте составляла пятьдесят лет, напоминали ему отношения любящего дедушки и внука. Феррари любил Вильнева за ту легкость, с какой он относился к жизни. Впрочем, гонок это не касалось. Вильнев из кожи вон лез, стремясь оправдать возложенные на него надежды, и в конце сезона 1978 года, выступая на своей «домашней» трассе в Моспорт-Парке, выиграл для Феррари Большой приз Канады. Второе место занял управлявший Wolf Джоди Шехтер, который в следующем сезоне стал напарником Вильнева по команде. Приехав пять лет назад из Южной Африки покорять Ев

ропу, Джоди за прошедшее время основательно пообтесался, избавился от своей провинциальной ершистости, приобрел необходимый опыт выступлений в гонках Формулы-1 и добился на этом поприще немалых успехов. Теперь он с полным на то основанием рассчитывал получить в Маранелло место ведущего гонщика: И Феррари ему это место предоставил. Вильнев же все еще чувствовал себя в Формуле-1 новичком, поэтому отреагировал на решение своего босса с пониманием. Он не был тщеславен, и до поры до времени положение второго пилота «Скудерии» его вполне устраивало. К третьему этапу сезона Форгьери подготовил новую модификацию своего болида — модель 312 Т4. На ней стоял прошлогодний плоский 12-цилиндровый двигатель, но кузов был совершенно новый и поражал своими футуристическими обводами в стиле «летающая тарелка» с расположенным в носовой части аэродинамическим крылом. С точки зрения эстетики машина выглядела ужасно, но функции свои исполняла исправно, о чем свидетельствуют многочисленные победы, которых добились ездившие на ней гонщики «Скудерии». Шехтер победил в Бельгии, Монако и Италии, а Вильнев — в Кьялами и в двух гонках на территории Соединенных Штатов: на Восточном и Западном побережье. Шехтер завоевал чемпионский титул в Монце, где Вильнев сыграл роль примерного «гонщика номер два», всю дорогу прикрывая своего коллегу с тыла, хотя неоднократно имел возможность его обойти. В этом было что-то от самоотверженного поступка Коллинза, который двадцать лет назад помог Фанхио стать чемпионом. Должно быть, в тот день Вильнев думал так же, как Коллинз: «Ничего, время у меня еще есть. Через год или два я тоже стану чемпионом».

Но в 1980 году чемпионом он не стал. По сравнению с

прошлогодней 312Т4 новая модель Т5 оказалась крайне неудачной. Она была настолько плоха и ненадежна, что чемпион прошлого года Шехтер уже к середине сезона потерял к гонкам всякий интерес и начал подумывать о том, чтобы сменить «конюшню». Феррари понимал, что дело не ладится, и с каждым днем становился все более раздражительным и подозрительным. Бренда Вернор, одна из персональных секретарей Феррари, отвечавшая за «англоязычный» сектор в команде, писала о тех временах так: «Эпоха Шехтера и Вильнева была знаменита еще и количеством отчетов. Хотя Старик смотрел гонки по телевизору, он требовал, чтобы его пилоты после соревнований в обязательном порядке присылали ему телексы с изложением своей точки зрения на причины неудачи и предложениями, как можно этих неудач избежать. Похоже, он осознал, что его помощники временами лгут, и решил получать информацию исключительно из первых рук». Соревнования между тем шли своим чередом, и если Шехтер, осознав, что на Т5 победить невозможно, особенно не напрягался, то Вильнев продолжал выходить на каждую гонку, как на бой. Но и у него дело не ладилось. Два пятых места за весь сезон вряд ли можно назвать выдающимся результатом. Фаворитами чемпионата были команды Williams и Brabham, чьи машины были снабжены двигателями Ford. В этом сезоне стал входить в моду и новый тип двигателя. Впервые появившиеся в гонках в 1977 году Renault с турбонаддувом во время сезона 1980 года так хорошо себя зарекомендовали, что Феррари и Форгьери стали подумывать о создании машины с аналогичным мотором.

Феррари не слишком нравилось, как повел себя в сложившихся обстоятельствах Шехтер. Этот выходец *из* Южной Африки его ожиданий не оправдал, и Ферра-

ри считал, что своими былыми победами он обязан, прежде всего, прежней удачной машине. Шехтер чувствовал, что отношение босса к нему переменилось, и его стремление уйти из команды стало твердым и осознанным. Поэтому, когда Феррари, вызвав его к себе в кабинет и основательно пропесочив, в конце разговора сказал: «Ciao, campeone» — «Прощай, чемпион», он с облегчением перевел дух и уехал из Маранелло, не испытав при расставании со «Скудерией» ни малейших сожалений.

Глава одиннадцатая

Последние годы жизни Феррари прошли относительно спокойно. Сидя на ферме во Фьорано, он изображал из себя любящего дедушку, не забывая, помимо внуков, приглядывать и за своими «сыночками» из «Скудерии», возившимися с машинами Формулы-***1***. Он регулярно справлялся о том, как у них идут дела, а подчас, желая позабавиться или немного их расшевелить, затевал очередную интригу и, дергая за ниточки, наблюдал за тем, как они суетятся, пытаясь понять, чего же хочет от них босс.

В начале 80-х годов в Маранелло выпускали уже около сорока спортивных автомобилей в неделю. Поскольку это была зона ответственности концерна Fiat, Энцо уже не требовалось лично встречаться с каждым клиентом, намеревавшимся приобрести Ferrari Testarossa или какой-нибудь другой эксклюзивный спортивный автомобиль. Но и у него самого забот хватало. Из 700 рабочих и служащих фабрики в Маранелло под его командой находилось 200 человек, работавших в экспериментальном цехе Формулы-1. Феррари обходился

с секретарями и сотрудниками своего офиса весьма любезно. Он шутил с ними, интересовался здоровьем их близких и делал им комплименты. «Старик был очень наблюдательным человеком, — писала Бренда Вер-нор. — Когда он меня видел, то говорил что-нибудь вроде: «Как вы замечательно выглядите!» — а потом в деталях обсуждал мои наряды, в которых я появлялась в офисе в течение недели. Он все замечал и все помнил. Однажды я подготовила по его заданию официальное послание для клиента и положила ему на стол. Через некоторое время он вернул мне письмо и сказал: «Вы неверно указали адрес. Он не живет там уже три года». После этого он сообщил мне правильный адрес и добавил: «Перепишите». Почти до самого конца жизни он сохранял прекрасную память и ясность рассудка».

Рабочие и служащие Феррари были чрезвычайно ему преданы, и не потому, что он много им платил. «Зарплата в Маранелло никогда не была очень высокой, — писала Бренда, — что бы там ни думала по этому поводу публика. Работать на Ferrari уже само по себе было привилегией. Мы, его сотрудники, понимали это, как никто, и старались делать свою работу хорошо, не ожидая от него ни прибавок к зарплате, ни особых похвал. Феррари тоже относился к этому как к чему-то само собой разумеющемуся. Как-то раз он потребовал, чтобы я отослала телекс — огромный рулон чуть ли не в милю длиной. « Но сначала, — сказал он, — составь его примерный план и покажи мне». Я сделала, как он велел. Он просмотрел исписанные мной листки и стал давать указания, что изменить и куда тот или иной параграф переставить. Я все исправила в полном соответствии с его замечаниями и принесла ему. Он сидел в ресторане «Каваллино» и закусывал. «Есть хочешь?» — спросил он у меня, склонившись над бумагами. «Я уже обедала», — сказала я. «То

гда хоть пирожное «Македония» возьми», — пробурчал он и вдруг принялся на меня орать, вменяя мне в вину те изменения, которые я сделала в тексте по его распоряжению. «Извините, конечно, Инженьере, но я все сделала в точности так, как вы мне велели», — заметила я. «Неужели?» — спросил он. Я кивнула. Он пожевал губами и сказал: «Ну, коли так, тогда отсылай». Не извинился, даже не сказал: «Ты неплохо поработала», просто велел отсылать, и все. Хоть это было и оскорбительно, я на него не обиделась. Мы, его сотрудники, готовы были стерпеть от него и не такое. Потому что это был не кто-нибудь, а сам синьор Феррари — живая легенда итальянского автоспорта. Он был большой оригинал... Как-то раз на фабрику пришел парень с текстильного предприятия, предлагавший образцы цветных шарфов для болельщиков. Феррари подошел ко мне вместе с Гоцци и сказал: «Ты тут у нас одна женщина. Может, поможешь выбрать?» Я от такого проявления доверия чуть не задохнулась. «Ну... — говорю, — на мой взгляд, подойдет этот, этот и этот». Феррари внимательно рассмотрел указанные мной образцы, но выбрал совершенно другие, о которых я и не думала. «Какого черта? — захотелось мне крикнуть. — Зачем вы спрашивали мое мнение, если все уже для себя решили?» Но я промолчала. Уж такой он был человек. Всегда все делал наперекор другим. Стоило мне только об этом вспомнить, как я все ему простила. Да, временами он вел себя как деспот и самодур, но мог быть удивительно чутким и щедрым. Как-то раз, когда я сделала для него одну работенку, он прислал ко мне домой Дино Тальязуччи, который вручил мне в подарок золотые часы и поблагодарил меня от его имени».

Феррари и впрямь мог быть очень щедрым, причем не только по отношению к своим сотрудникам; он вооб

ще был не чужд филантропии. В частности, он финансировал ряд медицинских исследований в институте Ма-рио Негри в Милане, а также основал диагностический центр имени Дино Феррари в Миланском университете. Кроме того, в моденской городской клинике он установил за свой счет диагностическую аппаратуру, основанную на принципе магнитного резонанса. Эта аппаратура помогала диагностировать на ранней стадии многие болезни — в том числе и мышечную дистрофию. А еще он давал субсидии на продолжение образования детям своих сотрудников. «Если вы о чем-то его просили, он никогда не говорил «нет», — писала Бренда Вер-нор. — Но у меня лично никогда не хватало для этого смелости. Я слышала, как глава одного из отделов просил устроить в больницу маленького сына своего механика. «Но почему он сам ко мне не обратился?» — с удивлением вопросил Старик. То-то и оно. Бедняга не отважился. И никто бы не отважился — за исключением, быть может, двух-трех самых близких ему людей. В принципе, Энцо был очень гуманным человеком. Только не все об этом знали. А я знала. Потому что он был такой же, как я. Он начал свою карьеру фактически на пустом месте и хорошо понимал людей, которые начинали с нуля. Хотя со временем он стал богатым и знаменитым, он не забыл, что значит жить в нужде. А еще он был очень чувствителен, даже сентиментален, хотя и старался этого не показывать. Иногда, если в семье его сотрудника кто-нибудь заболевал, Феррари оказывал ему материальную помощь или находил нужного врача-специалиста. Причем старался делать это так, чтобы об оказанном им вспомоществовании знало как можно меньше людей. Он отвечал на каждое пришедшее в его адрес письмо. Если написать равное по объему ответное послание ему не удавалось, то он посылал открытку, где

его собственной рукой фиолетовыми чернилами было проставлено что-нибудь вроде: «Спасибо, что не забываете старика». Если ему писал ребенок, то он отсылал ему в ответ не только открытку, но и какой-нибудь сувенир или маленький подарок. Ему писали даже заключенные, которые жаловались па судьбу и просили денег. Феррари не оставлял такие просьбы без ответа и посылал на их адрес небольшие суммы — когда 20 ООО лир, а когда и 50 ООО. Узнав об этом, один из его помощников настоятельно его попросил больше этого не делать. «Ходят упорные слухи, что вы помогаете преступникам, — сказал он. — Вы хоть представляете, как может на это отреагировать пресса?»

В лучшие времена, вспоминала Бренда Вернор, «Скудерия Феррари» была как одна большая семья. «Когда наши парни готовили машины к гонкам, я, прихватив с собой пару бутылок «Ламбруско», бутерброды и пирожные, приходила к ним па испытательную трассу. Мы пили вино, разговаривали и, бывало, засиживались далеко за полночь. Теперь уж не то. На трассу никого не пускают, и проникнуть чуда ничуть не легче, чем в Аль-катрас. Это не Феррари, это ребята с Fiat такие порядки завели. Теперь болтушки вроде меня в «Скудерии» долго не задерживаются. Их безжалостно увольняют. При Феррари все по-другому было. Когда он командовал парадом, ты чувствовал себя частью команды и знал, что никто, кроме босса, уволить тебя не может».

Членство в семье, имя которой было «Скудерия Феррари», налагало известные обязательства. «В августе, когда в Италии все нормальные люди уезжают в отпуск, у мистера Феррари, который никогда никуда не уезжал, всегда было плохое настроение. Людей на фабрике оставалось мало, а ему требовалась компания. Особенно 15 августа, когда начинался праздник, известный в ме

стной округе под названием Ferragosto. Козлами отпущения становились мы с Майком. Он приглашал нас на обед всю неделю, пока длился Ferragosto. Предприятие на время отпуска закрывалось — кроме экспериментального цеха, поскольку в августе обычно проходили гонки. В суббогу и воскресенье, в дни гонок, Феррари тоже приглашал нас на обед — он не любил смотреть телевизор и сидеть за обеденным столом в одиночестве».

Гонщики для Феррари были прежде всего наемными работниками. «Он их использовал. Он в них нуждался, он им платил, чтобы они выполняли нужную ему работу — и делали это но возможности хорошо. Думаю, нелюбимых гонщиков у него не было. Фил Хилл, насколько я знаю, с ним постоянно спорил, но сказать, что Феррари по этой причине его терпеть не мог, было нельзя. Хотя гонщиков он, конечно, ругал — уж не без того. Если водитель допускал серьезную ошибку, Феррари начинал на него орать, а в некоторых случаях даже обзывал «проклятым идиотом». Впрочем, дойдет до этого или нет, никто не знал. Со Стариком ничего нельзя было сказать заранее».

Нельзя, однако, сказать, чтобы Феррари относился ко всем гонщикам одинаково. Были у него и любимчики. К таковым относились Кампари, Молль, отчасти Коллинз, а в последние годы — Жиль Вильнев. «По Жилю он просто... Нет, слова «с ума сходил» я употреблять не стану, но Жиля он любил — это точно. Жиль для него был все равно что родной сын. Впрочем, он и Бандини любил, потому что Бандини был такой же бабник, как и он сам. И Скарфиотти ему нравился. Но не до такой степени, как Жиль. Возможно, потому, что Жиль был настоящий душка. Я это к тому говорю, что его все любили. А какой гонщик был! Ему любую машину можно было дать, даже самую плохую. Жилю было наплевать —

одет, и ладно. Он был настоящим профессионалом и с техникой творил чудеса. Помнится, он как-то приехал в боксы без заднего колеса. Феррари тогда очень смеялся. Нет, правда... Он всегда восхищался Жилем».

Вильнев заставил Феррари смеяться в 1979 году, когда в Зандвоорте закончил круг с разорванной в клочья задней левой шиной. В том же году он заставил его улыбаться во второй раз — когда шел бок о бок с Renault Репе Арну, время от времени соприкасаясь с ним колесами. Тогда они сражались за второе место, но с не меньшим напряжением боролись бы и за двадцать второе — уж такие у них были бойцовские характеры. А еще Феррари улыбался, когда Вильнев вписывался в поворот, забрасывая в сторону задний мост. Правда, это у него получалось лишь в том случае, когда управляемость и маневренность болида полностью соответствовали его водительскому стилю. Он был чрезвычайно эмоциональным гонщиком и, что существенно, знал, как передать этот свой эмоциональный настрой публике. На такое мало кто был способен — разве что великий Нуволари...

Вильневу потребовались все его искусство, опыт и мужество в 1981 году, когда Форгьери пересадил его на Ferrari 126С Турбо, которая при огромной мощности имела столь же несовершенное шасси, что и модель 125, выпускавшаяся тридцать лет назад. Чтобы достичь победы на совсем еще сырой машине, Вильневу приходилось подчас даже идти на хитрость. К примеру, в Монако, захватив лидерство, он вел машину так, чтобы не оставить ни малейшего просвета, куда бы мог проскользнуть более юркий и скоростной болид сидевшего у него на хвосте противника. Как бы то ни было, ему удалось выиграть две гонки — в Монако и Хараме. На Гран При Канады он опять заставил Феррари ухмыль

нуться. Жиль пересек финишную черту четвертым, хотя на заключительном этапе гонки у него оторвалось переднее антикрыло, которое, со свистом пролетев у него над головой, рухнуло на трассу, едва не спровоцировав массовую аварию. В этом сезоне его напористая, на грани фола манера вождения представляла собой разительный контраст с манерой вождения его нового напарника Дидье Пирони — двадцативосьмилетнего парижанина, происходившего из богатой семьи, имевшей корни во Фриули. Пирони заработал Гран При на Ligier, и Феррари, которому он показался прирожденным бойцом, поторопился подписать с ним договор. Однако в 1981 году парижанин выше пятого места гак и не поднялся, и Феррари решил, что, подписав с ним договор, допустил ошибку. В этой связи отношение к Пирони в Маранелло было более чем прохладное, и Дидье чувствовал себя в «Скудерии» очень неуютно.

Чтобы подкрепить мощный турбомотор шасси европейского класса, Феррари пригласил в «Скудерию» англичанина Харви Постлтуэйта, делавшего машины для команд Hesketh и Wolf, за которые ездили такие известные гонщики, как Джемс Хант и Джоди Шехтер. По-стлтуэйт, обладавший внешностью невозмутимого преподавателя колледжа, чем-то напоминал Майка Паркса. Он тоже очень скоро выучился говорить на моденском диалекте, отлично ладил с механиками и чувствовал себя в Модене как дома. Он произвел полную перекомпоновку модели 126C и заказал для нее монокок из углепластика в Бельгии; на фабрике Феррари эту технологию так и не освоили, хотя разговоры об этом велись аж с 1973 года. «В технологическом отношении команда ос-новательно отстала», — писал англичанин .

Начало сезона было сопряжено с яростной полемикой по техническим вопросам, в которой Энцо Феррари

принял самое непосредственное участие. Когда фирма Renault, стремившаяся стать в Формуле-1 законодательницей мод, поставила на свои машины турбомоторы объемом 1,5 литра, которые, по мысли его создателей, должны были превосходить по мощности стандартные моторы с рабочим объемом в 3 литра, английские конструкторы довольно быстро осознали, что дни столь любезного их сердцу двигателя Ford Cosworth DFV сочтены. При этом, когда представители английской стороны приехали в 1981 году в Маранелло, чтобы подписать с другими командами Формулы-1 Договор Согласия, они сделали все от них зависящее, чтобы продлить участие в гонках машин с двигателями DFV. В частности, англичане потребовали исключить из весового лимита вес водяного бака, который якобы был необходим для охлаждения тормозов. На самом деле это было чистейшей воды блефом. Комиссары Формулы-1 отлично понимали, что вода в этом баке — суть обыкновенный балласт, сбросив который можно быстро облегчить машину, и требование англичан отклонили. Из-за этого пресловутого водяного бака были дисквалифицированы Brabham Нельсона Пике и Williams Кеке Росберга, занявшие первое и второе места на Гран При Бразилии. В этой связи англичане бойкотировали следующую гонку, объединившись под флагом Ассоциации конструкторов Формулы-1, возглавляемой Берни Эклстоуном. Энцо Феррари называл промышленников, входивших в эту ассоциацию, «гаражистами» (владельцами гаражей) и утверждал, что они делают кустарные машины, заимствуя идеи и готовые детали, где только придется. Они представляли интересы мелких британских автопроизводителей — в отличие от европейских «грандов» Ferrari и Renault, за спиной которых стояли крупнейшие концерны. На стороне «грандов» выступал Жан-Мари Балестр, прези

дснт FIA. Конструкторы, следуя советам Макса Мосли, впоследствии сменившего Балестра на посту президента FLA, настаивали на своем, и на Гран При Сан-Марино 1982 года «владельцы гаражей» не приехали. Гонки в Имоле, таким образом, превратились в соревнования между Ferrari Вильнева и Пирони, с одной стороны, и Renault Арну и Алена Проста — с другой. Поскольку обе Renault довольно быстро сошли с трассы, гонки возглавили две Ferrari. Во избежание неожиданностей менеджер «Скудерии» отдал своим гонщикам приказ между собой в соперничество не вступать. Похоже, Пирони об этом сказать забыли или он просто пропустил слова менеджера мимо ушей, поскольку на завершающей стадии гонок он постоянно атаковал шедшего впереди Вильнева и даже несколько раз захватывал лидерство. Это не могло не вызвать неудовольствия франко-канадца, который был уверен, что после приказа менеджера победа у него в кармане. В тот день Форгьери из-за проблем в семье в боксах не было, а потому повлиять на упрямого француза было некому. Что же касается менеджера команды Пиччинини, то он, отдав приказ, устранился от дел и отправился досматривать гонки на трибуны. Вильнев, которого Пирони обошел на последнем круге, заняв в результате первое место, был зол как черт. Тут ему вспомнилось, что Пиччинини на свадьбе у Пирони, куда его, Вильнева, даже не пригласили, был посаженым отцом. Это наводило на мысль, что менеджер, желая оттеснить его на второй план, затеял в компании с Пирони против него интригу. Вильнев знал, что подобные «внутрисемейные» разборки, испортившие карьеру многим гонщикам, были в «Скудерии» в большом ходу, и это знание настроение ему отнюдь не улучшило. Феррари же делал вид, что ничего особенного не

произошло, и никак на нарушение приказа со стороны Пирони не отреагировал — во всяком случае, публично.

Когда через две недели Вильнев выехал на квалификационные заезды перед гонками Гран При Бельгии в Цолдере, настроение у него было хуже некуда. Он буквально задыхался от ярости, хотя и старался делать вид, что у него все в порядке. Единственным его желанием было наказать Пирони за некорректное, по мнению канадца, поведение в Имоле. После того как Вильнева чуть ли не силой затащили на подиум, дабы он продемонстрировал, что радуется победе француза вместе со всеми, франко-канадец перестал с Пирони разговаривать. Итак, Вильневым владело только одно чувство — желание отомстить, но отплатить Пирони той же монетой ему так и не удалось. За пять минут до конца отпущенного на квалификационные заезды времени Форгьери выпустил Вильнева на трассу. Жиль, поставив на машину квалификационные покрышки, показал время, которое до конца заездов вряд ли сумел бы улучшить. Возвращаясь в боксы, он на скорости 140 миль в час влетел в поворот, где наскочил на March Йохена Масса, шедшего на значительно меньшей скорости. Масс, желая избежать столкновения, резко повернул вправо, но безуспешно. Удар был настолько силен, что Ferrari Вильнева как катапультой подбросило в воздух; она пролетела около сотни метров, после чего носом воткнулась в бетонное покрытие и развалилась. Гонщика вместе с сиденьем и рулевой колонкой выбросило из кокпита и швырнуло на двойное проволочное ограждение. При этом у Вильнева сорвало с головы шлем. Когда параме-дики пробрались к гонщику, он был без сознания. Вильнева отвезли в госпиталь в Лувене и поместили в палату интенсивной терапии. В девять часов вечера того же дня было объявлено, что он умер. Пирони и вся осталь

ная команда в знак траура отказалась от участия в гонке. Машины и оборудование были погружены в трейлеры и отправлены в Маранелло. Никто не стал задаваться вопросом, почему Вильнев, возвращаясь в боксы, шел гак быстро. Так он ездил всегда, и это был общеизвестный факт. «Это был великий гонщик, — писал Постлту-эйт. — В случае, если бы ему предоставили выбор: бороться за первое место, пусть и со стертой резиной, или осторожно доехать до финиша и стать третьим, Жиль наверняка выбрал бы первый вариант. А вот Джоди всегда был очень осторожен и, я уверен, выбрал бы вариант номер два. Может, оттого он и стал чемпионом мира, а Вильнев — нет. Но не потому, что не смог. Это было ему вполне по силам; просто в его планы вмешался злой рок».

Феррари знал цену Вильневу лучше, чем кто-либо. «Он вернул имени «Скудерия Феррари» былой блеск, — говорил Энцо. — Я любил его и гордился им». В то время уже было правилом выступать под одним и тем же номером. К примеру, Вильнев на протяжении двух лет ездил на машине с номером 27. В течение последующих 15 лет не было ни одного Гран При, особенно в Италии, где в дизайне сувениров, связанных со «Скудерией Феррари» — флагов, цветных шарфов, плакатов и постеров, — не присутствовала бы в том или ином виде стилизованная цифра 27. Это свидетельствовало о том огромном чувстве любви и уважения, которое испытывали по отношению к Вильневу болельщики «Скудерии». И это при том, что Вильнев так и не стал чемпионом мира и в течение четырех сезонов у Феррари выиграл всего шесть Гран При. Что же стало причиной такого едва ли не религиозного почитания памяти франко-канадского гонщика? Ответить на этот вопрос нетрудно: конечно же, его выдающееся водительское мас

терство, неповторимый стиль езды и беззаветная смелость. Эти качества Вильнева как гонщика до такой степени поразили воображение итальянцев, что остаются в их памяти спустя многие годы после его смерти.

* * *

Вильнева заменил Патрик Тамбэ; выехав на трассу в Зандвоорте, он до слез был тронут тем обстоятельством, что на месте, с которого он должен был стартовать, чьей-то искусной рукой был изображен символ Канады — алый кленовый лист. Гран При Голландии выиграл Пирони; три гонки спустя, участвуя в дождливую погоду в тренировочных заездах в Германии, он въехал на большой скорости в хвост шедшего впереди Renault Проста, в результате чего получил многочисленные переломы ног и попал в госпиталь. «Arrivederci mondiale» — «Прощай, титул», — буркнул якобы Феррари себе под нос, когда ему сообщили эту печальную новость. И в самом деле: «Прощай, чемпионат!» После аварии в Германии Пирони навсегда распрощался с гонками Гран При и в машину Формулы-1 больше никогда не садился. Пять лет спустя он, участвуя в гонках на скоростных катерах у острова Уайт, попал в катастрофу и погиб. Оставшемуся в одиночестве Патрику Тамбэ удалось выиграть гонку в Хоккенхайме. На заключительном этапе чемпионата в «Скудерию» на вакантное место Вильнева пришел Марио Андретти, принявший участие в двух последних гонках сезона.

В сезоне 1983 года в команде выступал Патрик Тамбэ, к которому присоединился Рене Арну; «Скудерия», таким образом, на какое-то время стала чисто французской. Тамбэ выиграл гонки в Имоле ровно через год после того, как там состоялась дуэль между Вильневым и

Пирони. Тем самым Патрик как бы отдал дань памяти своему предшественнику. Арну тоже выиграл в этом сезоне пару гонок, что оказалось достаточно для того, чтобы обеспечить Феррари победу в Кубке конструкторов. Однако в личном зачете дела у «Скудерии» обстояли отнюдь не блестяще: ее гонщики Арну и Тамбэ заняли в чемпионате только третье и четвертое места. Когда сезон закончился, Тамбэ из команды был уволен — вопреки желанию многих болельщиков и сотрудников «Скудерии», считавших, что Патрик, выигравший гонку в Хоккенхайме в самый трудный для команды момент, когда из гонок выбыли Вильнев и Пирони, заслуживает лучшего к себе отношения. На его место в 1984 году был взят Микеле Альборето, двадцативосьмилетний миланец, выигравший чемпионат Европы Формулы-3, а также две гонки Формулы-1 на Tyrrell. Это был выбор Пиччинини, который занимался подбором кадров. Впрочем, он занимался и другими вещами. В частности, выступал в роли эмиссара Феррари и вел от его имени переговоры с двумя враждовавшими между собой ассоциациями Формулы-1: F1A, которую возглавлял Балестр, и FOCA, президентом которой являлся Берн и Эклстоун. С подачи Пиччинини Феррари пригласил к себе на работу Густава Брунгтера — талантливого швейцарского инженера, занимавшегося одно время конструированием машин серии «Инди». То обстоятельство, что Энцо пригласил в «Скудерию» швейцарца, можно было, помимо всего прочего, рассматривать как своего рода демарш по отношению к враждовавшим между собой лидерам европейских ассоциаций Формулы-1: дескать, не станете выполнять мои требования, уйду из Формулы-1 и стану участвовать исключительно в американских гонках. Это было чистой воды блефом, поскольку Феррари ни одной машины серии «Инди» в Америку так и

не послал. Существовал один-единственный прототип, который сначала показали на автосалоне, а потом отправили на вечное хранение в музей «Скудерии». На этом дело и кончилось. Тем временем Феррари назначил генеральным менеджером гоночного отдела Пьеро Ларди Феррари. Энцо все пытался выяснить, на каком посту мог бы наилучшим образом проявить себя его сын, и переводил его с места на место. В экспериментальном цехе Пьеро свел дружбу с Постлтуэйтом, что подпортило его отношения с инженером Форгьери, который англичанина терпеть не мог. Со временем Пьеро и Постлтуэйт, опять же по инициативе Феррари, поменялись местами: гоночное отделение возглавил англичанин, а Пьеро назначили руководителем дизайнерской исследовательской группы, занимавшейся новейшими разработками в сфере Формулы-*1.* Признаться, такого рода перестановки в практическом отношении мало что дали, и мечты Феррари о достижении хотя бы подобия гармонии в административной структуре так и остались мечтами.

Альборето стал первым в «Скудерии» итальянским гонщиком после Мерцарио. Вообще-то Феррари с некоторых пор старался итальянцев в команду не брать. К итальянцам пресса проявляла повышенное внимание; это не говоря уже о том, что в случае аварии со смертельным исходом Ватикан всякий раз обрушивался на Феррари с критикой, утверждая, что он «убивает детей своей страны». Тем не менее Альборето показался Феррари настолько талантливым и перспективным, что он решил отступить от этого своего правила. К тому же Альборето был на удивление уравновешенным человеком, который отлично умел общаться с прессой. По мере того как результаты, показанные Арну, ухудшались, успехи Альборето выглядели все более впечатляющи

ми. Он выиграл первую гонку в составе «Скудерии Феррари» в 1984 году, а две победы и четыре вторых места в следующем сезоне обеспечили ему в мировой элите автогонщиков второе место после Алена Проста. Сам Аль-борето считал, что стать чемпионом ему помешали не мастерство Проста, а неполадки с техникой в конце сезона. Что же касается Арну, то его постоянные неудачи и неуживчивый характер заставили Феррари пойти на его замену в самый разгар сезона. На освободившееся место в «Скудерию» пришел молодой шведский пилот Стефан Йохансон, который, однако, возложенных па него надежд не оправдал и в конце сезона 1986 года был заменен на австрийца Герхарда Бергера. Бергер был родом из небольшого городка рядом с Инсбруком, где находился офис его отца, владевшего небольшой компанией по транспортировке товаров. К тому времени, когда Бергер пришел в «Скудерию», Альборето очков уже не зарабатывал, а талант его, как считалось, несколько потускнел. В связи с этим возглавить команду пришлось австрийцу. Над созданием Ferrari образца 1986—1987 годов трудились уже два британских инженера. К По-стлтуэйту присоединился Джон Барнард — создатель прославленных McLaren-TAG, на которых завоевали свой последний чемпионский титул Ники Лауда и свой первый — Ален Прост. Однако назвать конструкторское бюро в Маранелло «британским» было нельзя — хотя бы по той причине, что Барнард жил и работал в Англии. Феррари основал в Суррее учреждение, именовавшееся «Гилфордский технический офис», в котором трудились Барнард и его команда. Англичане отсылали по факсу результаты своих разработок в Маранелло, где они затем должны были найти свое воплощение в алюминии и углепластике. Надо сказать, такой способ конструирования был весьма амбициозным и рискован-

ным и никому особенно не нравился — Постлтуэйту в последнюю очередь. Он неплохо устроился в Маранелло и считал, что сотрудничество с Барнардом может стать куда более плодотворным, если тот переедет в Италию. Форгьери, другого ведущего инженера «Скудерии», подобная форма разделения труда раздражала до такой степени, что он, не умея и не желая вписываться в столь странную структуру, в конце концов из «Скудерии» ушел. Так завершилась более чем полувековая история сотрудничества отца и сына Форгьери с Энцо Феррари. Она была славна многими победами и достижениями; но еще больше в ней было недопонимания и взаимного разочарования. «Главная проблема в общении с Феррари заключалась в том, что это был человек-театр», — писал Форгьери в своих воспоминаниях . И в самом деле, в созданной Феррари новой структуре было нечто насквозь искусственное, театральное. «Это все равно что пытаться сделать сложную хирургическую операцию по телефону», — заявил Альборето в своем интервью репортеру газеты L'Equipe. Интересно, что в гонках, где участвовали модернизированные при его участии машины, Барнард старался не появляться, хотя итальянская публика, считавшая, что он должен разделить радость победы или горе поражения вместе со всеми, очень на этом настаивала.

Выглядевшая на бумаге стройно и красиво схема сотрудничества британцев с Маранелло на поверку оказалась крайне неудачной. Казалось бы, Феррари, знавший цену доработкам, которые конструкторы, основываясь на результатах испытаний, проводили на месте, должен был это понимать. Как бы то ни было, созданные в Суррее на компьютере чертежи новых образцов Ferrari не вызвали ни у инженеров, ни у технического персонала никакого энтузиазма. Заглянув в будущее,

мы увидим, что обмой факсами между «Гилфордским техническим офисом» и Маранелло к созданию конечного конкурентоспособного продукта так и не привел. Исключение составила лишь семискоростная полуавтоматическая коробка передач Барнарда, управлявшаяся с помощью системного блока, расположенного за рулевым колесом. Это была техническая новинка, получившая в скором времени повсеместное распространение.

Что бы там ни происходило в Маранелло, 1987 год оказался для Герхарда Бергера наиболее удачным за всю его долгую карьеру гонщика. Он выграл две последние гонки сезона — в Сузуки и Аделаиде, поддержав тем самым честь «Скудерии», которая другими успехами в этом сезоне похвастать не могла. Потом Феррари пригласил Бергера в Маранелло, где австриец должен был проводить испытания новой машины. В знак особого расположения Феррари несколько раз приглашал Бергера на обед — в ресторан «Каваллино» или на ферму рядом с Фьорано. Они разговаривали о новой машине, но чаще о женщинах: по этой части Бергер был настоящий эксперт. «Когда в 1987 году я выезжал на трассу, — говорил он несколько лет спустя, — бывало, я даже не знал, какая у меня стоит резина. При этом я всегда оказывался на поуле или лидировал в гонках. Уж и не знаю, как у меня это получалось. Я был тогда так молод и так мало знал... Не догадывался даже, что был тогда счастлив».

В том же году отмечали сорокалетие со дня выпуска первой машины, носившей имя Феррари, а также первой победы, которую одержал Франко Кортезе на Ferrari 126S в гонке вокруг древнеримских бань Кара-каллы. К юбилею приурочили выпуск новой модели F40 — небольшой элегантной спортивной машины со «средним» расположением двигателя. Феррари, кото

рому до смерти надоели невыразительные, похожие друг на друга как две капли воды автомобили последних лет, очень просил инженеров и конструкторов, чтобы ее делали «con emozione» — «с душой». В новой машине и впрямь была душа: она несла в себе черты моделей 126 и 166 — первых машин марки Ferrari, на которых ездили последние авторомантики послевоенной эпохи.

В конце года на юбилейном вечере в Маранелло собрались все оставшиеся в живых пилоты «Скудерии Феррари». Феррари обменялся приветствиями и крепкими рукопожатиями с каждым из них: и с теми, кто, по его мнению, сыграл в истории «Скудерии» значительную роль, к примеру с Гонзалесом и Виллорези, и с теми, кого он недолюбливал — в том числе с Фанхио. Большинство довоенных звезд давно уже почивали вечным сном. Это поколение представлял Таруффи, который в первый раз участвовал в гонках за команду Феррари в 1931 году, а в последний раз — в 1957 году. Тогда он выиграл последнюю в истории тысячемильную гонку «Mille Miglia», после чего, выполняя данное жене обещание, ушел из спорта. Также на вечере были Трин-тиньян, одержавший очень важную для команды победу в Монако, когда никто этого от него не ожидал, и Се-рафини — один из последних мотогонщиков, пересевших с мотоцикла на гоночный болид. Почетное место за праздничным столом было отведено вдове чемпиона мира Миетте Аскари. Одним из последних пожал Старику руку чемпион мира американец Фил Хилл. Интересно, помнил ли он, что сказал, подводя итоги своего сотрудничества с Феррари? А сказал он следующее: «Поскольку машины были своеобразным продолжением бытия Энцо Феррари, признать их несовершенство было бы для него все равно что признать несовершенство собственной персоны». Потом, много лет спустя,

Хилл в продолжение этой темы писал так: «Оглядываясь на годы, проведенные в «Скудерии Феррари», я ясно вижу, что все это время участвовал в какой-то бесконечной пляске смерти. Смертей и впрямь было множество, но виновных не было. Никто не хотел принимать ответственность за погубленные во время гонок жизни на себя. Ни менеджеры, ни инженеры, ни, понятное дело, гонщики… И уж конечно, не хотел этого Энцо Феррари. Больше всего на свете он боялся, что кто-нибудь укажет на него пальцем и крикнет: «Это ты виноват!»

Последний враг

14 января 1988 года Феррари в присутствии своего младшего сына Пьеро подписал с мэром Модены соглашение, в соответствии с которым старое здание «Скудерии» на Виале Тренто-э-Тиесте должны были снести, а на его месте построить многоэтажный автомобильный гараж с магазинами и офисами. Через две недели Энцо Феррари в торжественной обстановке вручили почетный диплом доктора физики Университета города Модены. 18 февраля 1988 года, когда Феррари исполнилось 90 лет, в воздвигнутом на территории Маранелло по этому случаю огромном шатре был дан торжественный обед, на котором, помимо виновника торжества, присутствовали 1800 гостей. Среди них были сотрудники и рабочие «Скудерии Феррари», руководство концерна Fiat, а также представители местной городской администрации. Три дня спустя дочь Пьеро Антонелла родила сына, которого в честь деда назвали Энцо.

7 мая того же года Энцо Феррари, сидя у дверей «carrozzeria» — мастерской своего приятеля Серджио Скальетти, наблюдал за проходившим по улицам Моде

ны ежегодным парадом исторических гоночных и спортивных автомобилей. А 4 июня того же года в Маранелло приехал папа римский.

Путешествие в Маранелло к Энцо Феррари многие журналисты сравнивали с паломничеством в Ватикан к святому отцу. Так же, как в Ватикане, в Маранелло существовали собственный двор, свои священные ритуалы, приемная, где, перешептываясь, томились посетите-ли, кардиналы в лице менеджеров, «consiglieri» — советники, а также насыщенная событиями собственная многолетняя история и тесно с ней переплетавшиеся многочисленные легенды и мифы. И уж конечно, в Маранелло имелся свой собственный духовный отец и наставник — Энцо Феррари. Таким образом, когда Иоанн Павел II прибыл в Маранелло, в определенном смысле можно было утверждать, что патриарх всех католиков приехал с визитом к патриарху всех автомобилистов. Хотя папу римского возил по Маранелло на Ferrari Mondiale лично Пьеро Феррари, Феррари-старший в аудиенции святому отцу из Рима отказал. Феррари был болен, лежал в постели у себя дома в Модене и в Маранелло приехать не смог. Так что оба лидера разговаривали по телефону. Рассказ Феррари о его беседе с папой римским напоминает один из диалогов из произведений итальянского писателя Джованни Гуарески — в частности обмен мнениями между его двумя любимыми персонажами: пожилым священником доном Камилло и главой провинциальных коммунистов Пеппоне.

«Здравствуй, Феррари, это я, — сказал папа. — Я тут благословил твоего внучка Энцо... Очень надеюсь, тебе скоро полегчает».

«Благодарю, ваше святейшество, — ответил Феррари. — Я не слишком хороший католик и молюсь редко, зато перед сном всегда думаю о дорогих мне людях — о

тех, кого потерял, и о тех, кто все еще находится со мной рядом. А с тех пор, как я по телевизору увидел вашу особу на площади Святого Петра после совершенного на вас покушения, я стал думать перед сном и о вас. Жаль все-таки, что нам так и не довелось встретиться».

Возможно, Феррари и впрямь жалел о том, что ему не довелось встретиться с Иоанном Павлом II, а возможно, и нет. Хотя здоровье Старика, подорванное диабетом и плевритом, находилось в плачевном состоянии, визиты сильных мира сего льстили его самолюбию и подчас приносили ему немалое удовольствие. К числу таких визитов можно, без сомнения, отнести визит Сандро Пертини, президента Итальянской республики. Президент и Феррари долго тогда разговаривали, вспоминая кумиров своей юности гонщиков Брилли-Перри и Наццаро, и спорили о том, кто из них был лучше. Что же касается папы Иоанна Павла II, то тут все было куда сложней. Во-первых, общих с папой кумиров юности у них не было, а во-вторых, два патриарха в Маранелло — это было уже слишком. Не следует также сбрасывать со счетов то обстоятельство, что газеты Ватикана двадцать лет назад смешали его с грязью, назвав его «Сатурном, пожирающим собственных детей». Несправедливость и лицемерие, заключенные в этой фразе, все эти годы жгли его как огнем. Он был рад, что приезд папы доставил столько удовольствия его сотрудникам; но, похоже, для него лично визит первосвященника имел не больше значения, чем присуждение очередной почетной степени.

Он умер в шесть часов утра в воскресенье, 14 августа, в своей небольшой спальне на первом этаже дома на Ларго Гарибальди. В конце недели в Модене устано

вилась очень жаркая погода; в воскресенье к полудню было 35 градусов по Цельсию. На следующий день должен был начаться Ferragosto — праздник Успения. Обычно в этот день Феррари собирал в экспериментальном цехе всех сотрудников «Скудерии», которые не ушли в летний отпуск, и вел их на праздничный обед. Из-за праздника предприятия не работали, а газеты, которые могли бы сообщить о смерти Энцо Феррари, не выходили.

С похоронами не затягивали; они состоялись на следующее утро и поражали своей непритязательностью и скромностью. На похоронах присутствовали только родственники и близкие друзья — Пьеро, Флориана, Гоцци, Скальетти, Бенци и Тальязуччи. В последний путь Феррари провожал приходской священник дон Серджио Монтовани; в семь часов утра гроб с телом Феррари был предан земле. Не было ни публичной церемонии прощания, ни траурного шествия по улицам города. И это при том, что похороны гонщиков обыкновенно проходили в торжественной обстановке и при огромном стечении народа, а гроб с телом усопшего несли одетые в новые комбинезоны механики и товарищи по команде. В утро похорон Феррари улицы города были пустынны, и никто не заметил, как с Ларго Гарибальди выехал катафалк, увозивший в последний путь тело одного из самых выдающихся граждан города Мо-дены.

Без всякой помпы и драматизма гроб с телом Феррари был доставлен на кладбище Сан-Катальдо и водворен в белой мраморной усыпальнице, над входом в которую была вырезана одна-единственная фамилия: ФЕРРАРИ. Под ней небольшими буквами была проставлена латинская эпитафия: «Ad maiora ultra vitam» — «От земного к Великому». Усыпальница представляла собой шести-

угольный покой с мраморным алтарем, на котором были установлены тяжелое стальное распятие и четыре высокие белые свечи в стальных подсвечниках. К стенам были прикреплены асимметричные таблички из коричневого мрамора с именами усопших: Альфредо Феррари и Адальгизы Бисбини Феррари, родителей Энцо, Лауры Доменики Гарелло Феррари, его супруги, и Дино Феррари, его сына.

Через месяц после похорон состоялись «trigesimo» — или «тридцать дней». Поминовение усопшего проходило в моденском кафедральном соборе — архитектурном шедевре эпохи Ренессанса. Стоял теплый ясный день начала осени; чтобы отдать дань уважения покойному, собралось множество людей. Приехал даже президент концерна Fiat сеньор Джанни Аньелли. Опираясь на трость и чуть припадая на изуродованную вследствие автомобильной аварии ногу, он прошел к центру площади перед собором, где был встречен мэром Модены. До начала службы в городской ратуше состоялся прием, на котором, помимо мэра и Аньелли, присутствовали Серджио Пининфарина со своими двумя сыновьями и Пьеро Феррари с семьей. Большой зал кафедрального собора был заполнен народом; сотрудники «Скудерии» пришли в собор в полном составе, прихватив с собой жен и детей. Кроме рабочих и служащих, там были все, кто так или иначе общался с Феррари или вместе с ним работал, начиная от его личного парикмахера и повара и кончая секретарями и тремя врачами, услугами которых он в разное время пользовался. Это не говоря уже об инженерах, дизайнерах и гонщиках, среди которых можно отметить Форгьери, Альборето, Мерцарио, Вак-кареллу и Арну. Однако Лина Ларди, вдова Феррари и мать его второго сына, осталась дома. Проводил службу епископ Модены, которому помогал дон Серджио Мон

товани. Впрочем, поминальная служба была выдержана в традиционном ключе, ничего личного не содержала и продолжалась не более получаса.

В течение первой половины 1988 года Герхард Бергер и Микеле Альборето выступали крайне неудачно. Уже в начале сезона со всей очевидностью стало ясно, что они не в состоянии противостоять новым McLaren-Honda, которыми управляли Ален Прост и Айртон Сен-на. Даже на Гран При Канады, который состоялся вскоре после того, как гонщики «Скудерии» получили благословение папы римского, призовых мест им занять не удалось. Казалось, с уходом Энцо Феррари фортуна окончательно отвернулась от «Скудерии».

Через четыре недели после смерти Энцо огромные красные грузовики Fiat повезли машины Формулы-1 по Виа Эмилиа в Монцу, где должен был состояться Гран При Италии. Именно в Монце Феррари много лет назад в последний раз присутствовал на гонках. Потом, когда появилось телевидение, он наблюдал за гонками, сидя перед телеэкраном на ферме, находившейся рядом с испытательной трассой во Фьорано. Теперь в комнате, где сиживал Феррари, находились другие люди. Они, а не Феррари наблюдали по телевизору за тем, как в Монце вырвавшийся вперед Прост через некоторое время из-за технической неисправности сошел с трассы. Его место во главе пелетоне занял Айртон Сенна. Бергер и Альборето шли, соответственно, на втором и на третьем месте. Но гомонившие на трибунах «тиффози» особой радости от этого не испытывали: они считали, что на итальянской трассе первое место должно принадлежать итальянской команде — и никак иначе. Между тем, по мнению большинства, у гонщиков Ferrari не было ника-

ких шансов догнать «реактивного» бразильца. Но вот, когда до конца гонки оставалось всего несколько кругов, Сенна, обходя на одной из шикан отставшую на круг машину некоего аутсайдера, допустил ошибку, зацепил соперника и вылетел с трассы. Оказавшись на обочине, Сенна попытался было снова завести машину и продолжить гонку, но у него ничего не получилось. Вытащив руль и швырнув его в сердцах на землю, Сенна вылез из своего болида и побрел к боксам. Бергер и Альборето, переместившиеся на первое и второе места, промчались мимо. В том же порядке они пересекли линию финиша, сделав дубль и тем самым почтив память отошедшего в лучший мир создателя «Скудерии». Зрелище было незабываемое: словно связанные невидимой нитью, две алые машины под приветственные клики болельщиков медленно ехали по автодрому в Монце, совершая круг почета. Точно в такой же торжественной обстановке на этой же старейшей итальянской трассе делали круг почета такие выдающиеся пилоты, как Нуволари, Аскари, Фил Хилл, Сертис, Скарфиотти, Регац-цони и Шехтер, в разное время выигравшие Большой приз Италии для «Скудерии Феррари». Здесь же, сражаясь за Гран При, отдали свои жизни Кампари, Аскари и фон Трипе. И всякий раз, когда на этой трассе машина марки Ferrari вырывалась вперед, болельщики отчаянно размахивали алыми флагами с изображением черного вздыбленного жеребца на желтом геральдическом щите и кричали во весь голос, приветствуя успех любимой команды. Вечером того же дня на колокольне приходской церкви в Модене звонарь дон Эрио Беллой ударил в колокол в ознаменование очередной победы «Скудерии», как делал это десятки раз при жизни Энцо Феррари. Звон бронзового церковного колокола напомнил бо

лельщикам «Скудерии», что на смену невезению рано или поздно приходит удача, и они приободрились.

«Non mi piacciono i monumenti» — «Мне не нужны памятники», — часто говорил Энцо Феррари2. Возможно, он и впрямь так считал, но это относилось только к памятникам из камня или бронзы. Развенчивать легенды и мифы, которыми было окружено его имя еще при жизни, он не собирался. Более того, он не жалел усилий для их поддержания. С другой стороны, он был человеком практическим и не терпел, когда сантименты вмешивались в его практическую деятельность. Люди, посещавшие фабрику в Маранелло в 60 —70-е годы, видя разбросанные тут и там обломки легендарных машин, которые должны были отправить на переплавку, немало удивлялись этому обстоятельству, хотя удивляться тут было нечему. Феррари ценил только те машины, которые были способны принести ему победу в будущих соревнованиях, а разбитые и устаревшие считал ни на что не годным хламом. И все-таки не мифический, а самый что ни на есть подлинный памятник Энцо Феррари существует. Для того чтобы его увидеть, достаточно в воскресный день, когда показывают гонки, включить телевизор. Тогда перед вашим взором предстанут бесконечные ряды болельщиков, размахивающих алыми флагами с изображением вздыбленной лошади на желтом геральдическом щите. Этот возникший после войны удивительный феномен не исчез даже после смерти Энцо Феррари. И не исчезнет, пока будет существовать созданная его усилиями «Скудерия Феррари».

РИЧАРД ВИЛЬЯМС
«ЭНЦО ФЕРРАРИ»

Посвящения

Прежде всего мне бы хотелось поблагодарить автомобильных историков — в особенности Дута Ная, Ханса Таннера, Алана Генри, Луиджи Орсини, Криса Никсона, Джонатана Томпсона, Луиджи Фузи и Валерио Моретти, чьи глубокие и содержательные работы позволили мне не только собрать необходимые для этой книги факты, но и узнать множество забавных и поучительных историй.

Кроме того, я выражаю свою бесконечную благодарность фотографам — Ферручо Тести, Эдоардо Ган-дольфи, Луиджи Орландини, Луи Клемански, Питеру Колтрину, Коррадо Милланте, Джессу Александеру, Франко Дзагари, Роберту Дейли и Джеффу Годдарду, которые дали мне возможность украсить эту книгу зримыми образами легендарных гонщиков и дизайнеров.

Я также многим обязан таким журналистам, как Денис Дженкинсон из Motor Sport, Генри Н. Манни III из Road & Track и Найджел Роубак, чей энтузиазм ни в чем не уступал моему.

Приношу свои благодарности Пьеро Феррари и Франко Гоцци, позволившим мне в 1989 году посетить семейный склеп Феррари на кладбище Сан-Катальдо.

А также:

Бренде Вернор.

Крису Ри.

Джону Сертису.

РИЧАРД ВИЛЬЯМС
«ЭНЦО ФЕРРАРИ»

Я безмерно благодарен Стивену Вуду из автомобильного клуба Conde Nast Traveller, который предоставил мне возможность пройти по всему маршруту гонок «Mille Miglia» 1957 года (на что у меня ушло три с половиной дня), управляя при этом роскошной Alfa Romeo. С помощью Стивена Вуда я также проехал по маршруту Гран При Монако — за что ему отдельное спасибо.

Я выражаю также благодарность редакторам спортивных изданий, предоставившим мне возможность время от времени писать о Феррари и его эпохе. В частности, Бену Клисситу из Guardian и его предшественнику Майку Аверису; Полу Ньюмену из Independent, Саймону Кельнеру и Саймону О'Хагану из редакции воскресного приложения Independent.

Я благодарю также Эмму Мэттьюз, Кристофера Пети, Пола и Полину Смит, Джона Хупера, Элизабет Джо-би, Мэтга Синклера и Карен Фрэнкель, которые помогли мне справиться с техническими, логистическими и лингвистическими проблемами, возникавшими у меня в процессе работы над этой книгой.

Выражаю особую признательность корреспондентам La Gazzetta dello Sport Пино Альеви и Джанкарло Га-лавотти.

А также: издателю и редактору этой книги Рашель Куньони и моему литературному агенту Дэвиду Годвину.

Подчас человека до седых волос подспудно тревожит какое-нибудь сильное впечатление, оставшееся от розового детства. Меня в свое время поразили две вещи: во-первых, игрушечная модель машины Maserati 4 CLT/ 48 San Remo, подаренная мне моей покойной бабушкой Сарой Джейн Уильяме. И во-вторых, рассказы о приключениях дона Камилло и Пеппоне, которые мне чи-

тал вслух мой тоже уже ныне покойный дедушка Хэ-ролд Стир. Когда я еще только подумывал о том, чтобы засесть за написание истории Энцо Феррари, эти два воспоминания детства — ничуть не меньше, чем все прочие факторы и побудительные мотивы, — повлияли на меня и заставили в один прекрасный день взяться за перо.

РИЧАРД ВИЛЬЯМС
«ЭНЦО ФЕРРАРИ»

ОГЛАВЛЕНИЕ